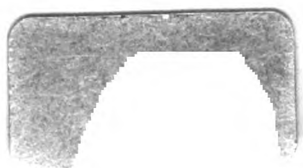


SALOMONE

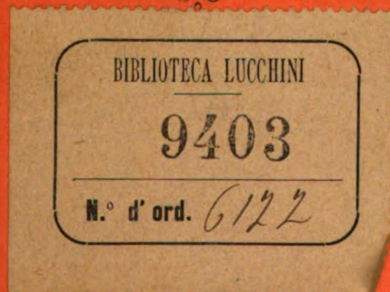
RIFORMA DELLA LEGGE SULL'
EMIGRAZIONE
1900



ENRICO SALOMONE
UFFICIALE DI PORTO

LA RIFORMA
DELLA
LEGGE SULL'EMIGRAZIONE





GENOVA
TIPOGRAFIA DI ANGELO CIMINAGO
Vico Mele 7, int. 5-6
1900.

ENRICO SALOMONE
UFFICIALE DI PORTO

LA RIFORMA

DELLA

LEGGE SULL'EMIGRAZIONE



GENOVA
TIPOGRAFIA DI ANGELO CIMINAGO
Vico Mele 7, int. 5-6
1900.

PREFAZIONE.

.... Io parlo per ver dire
Non per odio d'altrui nè per disprezzo.

La preoccupazione che ha tenuta sempre viva e desta l'attenzione della commissione parlamentare nominata per riferire intorno alla riforma della legge sulla emigrazione; la ingiustificata precipitazione con la quale venne presentata alla Camera, nell'ultima passata sessione, la relazione sul disegno compilato dalla commissione precedente; l'insistenza infine nel voler discutere ad ogni costo questo disegno proprio all'ultimo momento, quando, cioè, la Camera, quasi deserta pel caldo e stanca, stava per riprendere le vacanze estive, hanno vieppiù radicato in noi il convincimento che la questione, non ostante l'indiscutibile competenza e le preclari virtù degli uomini autorevoli cui fu sottoposta, non sia stata esaminata con quel giudizio freddo e sereno, al quale dovrebbero essere informate le leggi, specie quando toccano, così da vicino, come questa, gl'interessi economici e sociali del paese.

Oramai non è dubbio: l'agitazione artificiale, suscitata da particolari interessi, non solo ha commosso e turbato quella parte della nostra penisola, ignara delle vere ragioni che l'hanno generata, ma si è ripercossa e fatta sentire fortemente pure nel seno della commissione parlamentare, lontana anch'essa da ogni presentimento del vero, come la si era già insinuata destramente nella coscienza del governo.

Inspirato, pertanto, da questi sentimenti, il disegno di legge presentato alla Camera, non poteva certo essere improntato a fini diversi da quelli pei quali l'agitazione era stata mossa ed alimentata.

A chi ben consideri, d'altronde, apparirà evidente, che questo disegno costituisce un errore ancora più grave di quello commesso con la legge del 1888, imperocchè mentre crea un sistema affatto nuovo e pericoloso in certe istituzioni con poteri illimitati e dispotici, scema e pregiudica la libertà del cittadino e del commercio.

Ed è proprio singolare! Questa libertà tanto invocata, che tutti levano al cielo, chiamandola la luce e la vita; questa libertà che si vuole nelle cose di coscienza, come in quelle della politica, ha, nel fatto, trovato numerosi nemici quando si è trattato di applicarla nel campo degl'interessi materiali.

Gli uomini politici specialmente dell'estrema sinistra delle Camera, accecati probabilmente dalle idee ultra democratiche che li dominano, si agitano e strepitano con maggiore fervore nel chiedere la pronta ed immediata discussione di questo disegno di legge, ritenendo di fare il bene del proletario, senza badare che, in realtà, essi concorrono a rendere più certa e duratura la splendida condizione che si sono oggidì creata, mercè la nota coalizione, le potenti società di navigazione.

Già tutti costoro partono da un principio errato, quello cioè di voler vedere, nel fenomeno sempre crescente della emigrazione italiana, l'opera istigatrice dell'agente di emigrazione, quando è noto, financo ai sassi, che vera ed unica causa di essa è la miseria generale delle classi lavoratrici, massime campagnuole.

Ma, e chi nol sa? Oggidì gli stimoli della miseria sono molto più intensi dei tempi passati: oggidì si ha più coscienza delle proprie sofferenze; quindi ognuno cerca di uscire da questo inferno, correndo nei paesi più ricchi, dove non è costretto alle dure e penose contingenze alle quali soggiace in patria. Che importa, in sostanza, all'operaio, al contadino, tutta la poe-

sia dei nostri laghi, delle nostre interminabili praterie, dei nostri monti, del nostro cielo, quando essi non sanno nemmeno di che sfamarsi?

Si colonizzino e si fecondino i terreni incolti e abbandonati del nostro paese, cui la natura non fu certo matrigna; si crei, in patria, pel contadino e per l'operaio, un ambiente economico simile a quello ch' essi trovano all' estero; si migliori la condizione delle suddette classi, liberandole dalla servitù economica e quindi morale e politica nella quale vivono attualmente, e noi vedremo ben presto, se non cessata, diminuita la nostra emigrazione. Ma fino a che la situazione economica del nostro paese non ci rende facile la soluzione dei più urgenti problemi sociali; fino a che le classi operaie vivranno nelle condizioni costantemente orribili in cui si trovano, nessuna forza umana potrà impedire questo esodo, quanto doloroso e straziante, altrettanto necessario e benefico.

I lamenti, perciò, sull'emigrazione mossi da certa stampa, da alcuni politicanti e filantropi da strapazzo, sono balordi, quando non sono colposi. È vero, noi non lo neghiamo, che molti italiani soccombono alle nuove fatiche cui vanno incontro nelle terre transoceaniche: ma non è men vero che molti altri, i più laboriosi, animati da buona volontà e persistenza, dopo molti stenti e travagli, senza dubbio inauditi, ma certo meno penosi di quelli che sopportano in Italia, diventano ricchi e si rigenerano.

Esaminando anzi, nei suoi effetti, questo flusso della nostra popolazione verso le regioni poste al di là dell'Atlantico, troviamo: che in ogni parte dell'America settentrionale, gli italiani vanno costituendo colonie e parecchi di loro divengono agiati; che nell'Argentina essi si sono notevolmente diffusi e sviluppati in potenza, perchè maggiori sono le economie che vi possono fare; che nel Brasile vanno di anno in anno acquistando un sensibilissimo incremento e tendono ad espandersi sempre più, accumulando immensi risparmi, parte dei quali mandano poi in patria; che nell'Uruguay e nel Paraguay si tro-

vano in migliori condizioni più che nella stessa Argentina, perchè colà molti acquistano terreni e depositano i loro risparmi alle banche e molti altri li inviano alle famiglie; che nel Perù infine e nel Chilì, quantunque in minor numero, fanno altrettanto, con risultati forse ancora più lusinghieri.

I continui risparmi adunque, che a milioni e a milioni sono inviati in patria; il ritorno pure, con qualche gruzzolo, dei diseredati, cacciati dal luogo natio dalle condizioni orribili in cui vivevano; le lettere, inoltre, di chiamata, che a migliaia e a migliaia giungono alle famiglie, ai parenti ed agli amici dalle lontane Americhe, costituiscono principalmente la propaganda vera e lo stimolo della nostra incessante emigrazione. L' opera perciò dell' agente non può, no, esercitare su di essa che un influsso assai minimo e trascurabile.

Noi non possiamo credere, in conseguenza, che il Parlamento italiano voglia seguire nella stessa politica coloro che, suggestionati dalle male arti di una coalizione poco onorevole, hanno aggiustato credenza e fede a fatti assolutamente vaghi ed immaginari, dimenticando i passati, quando, per recarsi in America, s' impiegavano mesi e mesi, con bastimenti a vela forniti di una semplice materassa di paglia cacciata a caso nella stiva, e di un po' di galletta e pesce secco mescolato a qualche patata per unico cibo, pagando noli quasi tripli, in confronto degli attuali.

Ecco perchè diciamo: osserviamo meglio, indaghiamo, riflettiamo e, quando avremo veramente compreso, provvediamo, se lo crediamo effettivamente utile e necessario; ma, allo stato delle cose, guardiamoci dal commettere un errore maggiore di quello in cui siamo caduti con la legge del 1888, la quale ha dato luogo, specialmente nella Polizia, questa eterna piaga di un' amministrazione male intesa e peggio organizzata, ad una serie infinita di abusi, che, col presente disegno, si vorrebbero ora ratificare inopportunamente, contro ogni senso retto di equità e di giustizia.

Errori della relazione della commissione parlamentare. Scopo del disegno di legge combinato.

Nella loro relazione, presentata alla Camera il 3 febbraio u. s., gli onor. Luzzatti e Pantano affermano di aver preso notizia di migliaia e migliaia di reclami seri e gravi, mossi dagli emigranti all'ufficiale di pubblica sicurezza, membro, ed all'ufficiale di porto, presidente della commissione di visita ai piroscafi in partenza, per frodi, inganni, somme percette indebitamente dagli agenti di emigrazione, ritardi nella partenza di piroscafi più scadenti di quelli pei quali si era concordato il nolo, mutate condizioni d'imbarco, ecc. E dicono di vedere nei suddetti due funzionari una incompatibilità che spezza ciò che dovrebb' essere considerato nello insieme, non potendosi, osservano, separare le doglianze contro gli agenti e subagenti, delle quali conosce l'ufficiale di pubblica sicurezza, da quelle che riguardano le navi e l'armatore, di competenza dell' ufficiale di porto. D'onde la necessità, soggiungono, dei provvedimenti contenuti nel disegno di legge, i quali, secondo essi, mirerebbero all' alto fine di sostituire l'azione, ritenuta omai inutile e dannosa, degli agenti e subagenti di emigrazione, con istituti di pubblica utilità e di dare, a tutto il sistema, un indirizzo più concorde, omogeneo e sicuro.

I reclami, di cui, a migliaia, a migliaia, avrebbero preso notizia gli onor. estensori della relazione, non esistono che nella fantasia di qualche noto funzionario di pubblica sicurezza e di qualche pretonzolo, noto anch'esso, i quali, pur di raggiungere il fine propostosi colla crociata indetta contro gli agenti e subagenti di emigrazione, non lasciarono intentato alcun mezzo. Noi però, che a nessuno dei nuovi proposti istituti, così detti di pubblica utilità, aspiriamo; noi, che, nella controversia, non ci spinge altro che l'interesse vero del bene e della giustizia; noi, che non fummo educati, nè ai maneggi

di polizia, nè a quelli affini e molto più sottili di sacrestia; noi, diciamo, non potremmo essere sospettati nello smentire, come facciamo, in modo affatto assoluto, questa falsa accusa, deplorando l'abbaglio nel quale sono stati tratti gli onor. relatori, ignari di ciò che, in buona fede, hanno asserito.

Eppure, se reclami della specie fossero stati fatti, noi, che, nella nostra qualità di ufficiale di porto, abbiamo, da tanti anni, presieduto commissioni di visita a piroscafi in partenza con emigranti, qualche cosa ne avremmo dovuto pure sapere!

Molti reclami, è vero, che per il gran numero dei partiti dal 1888 ad oggi, si riducono, però, a ben poca cosa, sono stati mossi; ma per cause ben diverse da quelle accennate nella relazione: per dispersione, cioè, di qualche bagaglio di panni usati e sudici, facile a verificarsi e per restituzione di nolo ad emigranti respinti dagli Stati Uniti, pretendendosi, non sappiamo con quanto buon senso, che l'agente debba persino rispondere di atti, spesso, se non sempre, inconsulti, di quelle autorità confederate, oltremodo prevenute, specialmente contro gli italiani.

Gli onorev. Luzzatti e Pantano dicono inoltre: « alcuni « vettori, dei quali conosciamo il nome, si rifiutarono, non di « rado (?) agl'indennizzi verso gli emigranti per ritardata par« tenza dei loro piroscafi e, condannati dalla commissione ar« bitrale per sostituzione di scadenti mezzi di trasporto, in « luogo di quelli contrattati cogli emigranti, senza diminuzione « di nolo, si rifiutarono di eseguire le sentenze »:

Noi però, per parte nostra, possiamo invece affermare, senza tema di essere, in qualsiasi modo, smentiti, che, da quanto vige la legge del 1888 sull'emigrazione, un solo vettore, la società anonima di navigazione a vapore *La Veloce,* fu, nel dicembre 1899, molto *recentemente* cioè, condannata dalla commissione arbitrale di Genova, per aver dovuto, non per colpa propria, ma per forza maggiore, sostituire, al *Città di Torino* (approdato in avaria, come tutto il mondo sa, qualche giorno prima della partenza fissata) il piroscafo *Città di Genova,* il solo che,

della eccellente flottiglia di detta Società, si fosse trovato allora disponibile in porto. E notisi che il *Città di Genova,* della età di appena 17 anni, con una velocità oraria normale di circa 12 miglia, e che, sino a pochi mesi addietro, rispondeva allo illustre nome di *Matteo Bruzzo,* l'ardito armatore italiano, non è un piroscafo scadente, come si vuol far credere, ma, se non forse il migliore, uno dei meglio adatti di quanti abbiano fatto e facciano il trasporto di emigranti, per velocità, comodità, ampiezza di locali, pulizia, igiene, ecc. E questa non è rettorica, ma manifestazione pura e semplice della verità, ciò che, del resto, ognuno può, sempre che gli piaccia, accertare, esaminando presso la capitaneria di porto di Genova, dove si conservano, i giornali di bordo, i verbali compilati dalla commissione speciale, di cui all' art. 44 del vigente regolamento sul trasporto dei passeggieri ed i piani del piroscafo dalla medesima approvati.

Aggiungasi, che *La Veloce,* una società che ha sempre, con decoro e puntualmente, corrisposto ai suoi impegni e fatto onore alla bandiera italiana, dovunque abbia esteso i propri traffici, non si ricusò di eseguire la sentenza, ma ricorse in appello, come avrebbe fatto ogni misero mortale a cui fosse stata usata violenza, essendosi la commissione arbitrale attenuta, non alle condizioni del contratto depositato presso la capitaneria di porto, secondo prescrive tassativamente l'art. 17 della cennata legge, sibbene a quelle del certificato di assicurato imbarco trasmesso agli emigranti onde avessero potuto chiedere e ottenere il rilascio del passaporto. Nulladimeno, consigliata dalle autorità, ha finito per pagare, lasciando, senz'altro, cadere l'interposto gravame, per non incorrere in altre corrive rappresaglie, che, purtroppo, prevalgono, allo stato latente e, sovente, anche palesemente, presso qualche ufficio di Polizia. E poichè tali pretesi indennizzi furono soddisfatti molto prima che gli onor. Luzzatti e Pantano avessero presentato alla Camera la loro relazione, non è chi non vegga, come non sia stata detta la verità nemmeno per quosto, come per tutti

i fatti che determinarono la commissione parlamentare a prendere risoluzioni, quanto meno, inopportune.

Il dire, d'altronde, che i vettori (dato pure che parecchie, ciò che non è, fossero state le condanne pronunziate per ritardate partenze e sostituzioni di piroscafi) si rifiutarono agli indenizzi e di eseguire le sentenze, costituisce un'asserzione, ci sia consentita la franchezza, abbastanza ingenua, essendo noto universalmente come, armatori, società di navigazione ed agenti, rispondano, con le loro cauzioni, di ogni danno patito dall'emigrante e delle infraziani alla legge sull'emigrazione, quando, s'intende, non adempiano altrimenti alle ingiunzioni di pagamento nel termine prescritto.

Noi abbiamo quindi ragione di ritenere, che, anche qui, la prevenzione, il sentimento, le relazioni inesatte della Polizia hanno dettato, in buona fede, alla mente degli onor. Luzzatti e Pantano splendidi squarci di eloquenza, che potranno bensì dilettare, ma non giungere a commuovere e a persuadere alcuno.

Ma, se, al contrario, i predetti onorevoli, anzichè paghi di notizie insussistenti loro fornite da persone interessate a tener celata la verità, avessero eseguito una particolareggiata e rigorosa inchiesta, come esigeva l'importanza dell'argomento, essi avrebbero accertato la realtà di ben altri fatti che li avrebbero indubbiamente guidati sulla buona via.

Che dire poi dell'affermazione che le due autorità, il funzionario di pubblica sicurezza e l'ufficiale di porto cioè, spezzano ciò che dovrebb'essere considerato nello insieme?

Queste non possono essere, anzi non sono considerazioni personali degli onor. Luzzatto e Pantano: sovente le abbiamo udite dalla bocca di colui ch'essi indicano (quale atroce ironia!) come il più competente, il più infiammato di tutti nel difendere gli emigranti, e che noi riteniamo l'ispiratore vero ed unico di queste inesatte affermazioni.

La confusione generata dalla Polizia, coll'intento di accentrare tutto a sè e spadroneggiare sovrana e più dispoticamente,

di una responsabilità con l'altra, ha prodotto l'equivoco, del quale, a quanto pare, non si sarebbe avveduto nemmeno la commissione parlamentare.

Abbiamo, infatti, talvolta, avuto occasione di vedere che, di atti commessi, durante la navigazione, contro la sicurezza, l'igiene e la polizia di bordo, sia stato chiamato a rispondere l'agente di emigrazione, il mediatore cioè, scambiandosi la responsabilità del capitano della nave, e, per esso, dell'armatore, con quella dell'agente stesso, il cui mandato è assai diverso e limitato. L'esito quindi delle contravvenzioni dichiarate dalla Polizia, con criteri erronei, non poteva essere dubbio; mentre se essa le avesse denunziate, come doveva, all'autorità marittima, la sola competente, questa avrebbe saputo scindere le responsabilità e dare alle cose il loro vero indirizzo.

Mai, del resto, che che ne dicano gli onorevoli estensori della relazione, un reclamo della specie è stato rivolto direttamente all'autorità marittima, e la Polizia, rilevato tardi l'equivoco in cui era incorsa, colto l'occasione che le si presentava propizia, ha fatto credere che l'errore sia derivato da mancanza di unità nel servizio, onde il legislatore avesse potuto estendere la giurisdizione di una legge eccezionale, come quella sull'emigrazione, anche alla polizia della navigazione, generando così una confusione patente nell'ordinamento giuridico italiano, che è tradizione e gloria maggiore dei nostri avi.

E per raggiungere tale scopo, si è fatto dagli onor. Luzzatti e Pantano lanciare contro l'autorità marittima persino l'accusa di avere questa spesso subordinato, all'interesse generico della marina nazionale, quello dell'emigrazione, trascurando ogni cautela di sicurezza, d'igiene e di velocita!

Eppure basterebbe dare una breve scorsa ai regolamenti sul trasporto dei passeggieri in data 17 febbraio 1859 e 20 novembre 1879, nonchè a quello ultimo del 20 maggio 1897, modificato pur esso col r. decreto 19 ottobre 1898, n. 454, e coordinato mercè il testo approvato dal Ministero della Marina

col decreto 18 gennaio 1899, per convincersi del contrario, per convincersi, cioè, che, nella cura della salute degli emigranti, l'Italia non è stata, non è seconda ad alcuna nazione, nemmeno agli Stati Uniti, che, con leggi severissime, hanno provveduto, prima di tutti gli altri Stati, al miglioramento dei mezzi di trasporto.

Sfumate quindi tutte le accuse contro gli agenti di emigrazione, contro i vettori, contro l'autorità marittima, della relazione Luzzatti-Pantano non resta altro che l'ingiustificata insistenza di volere, ad ogni costo, come, col disegno di legge si propone, mozzato il capo all'agente; sostituito, quantunque apparentemente, nei sacrosanti diritti del vettore, il Governo; rendere onnipotente il dispotismo della Polizia.

E come se ciò non bastasse, si creano laute prebende e sinecure rimuneratrici, con la formazione di alcuni dei proposti istituti di pubblica utilità e si cerca di conchiudere un affare finanziario imponendo diritti e tasse, le quali non fanno che elevare maggiormente il prezzo dei trasporti, con evidente scapito dell' emigrante.

Ecco la vera filosofia, la vera moralità della favola.

Ma affrontiamo la questione direttamente in tutta la sua ampiezza.

Emigrante esaminato in diritto e in fatto.
Influenze pericolose.

Fu grave errore quello della commissione parlamentare di non aver voluto distinguere l'emigrazione spontanea, o pagante, da quella così detta favorita o per arruolamento.

Noi riteniamo che, se si vuol davvero giungere ad una giusta e radicale, quanto desiderata riforma della legge vigente, bisogna ripudiare assolutamente il principio erroneo sul quale si basa il disegno testè presentato alla Camera.

Uno Stato libero, come il nostro, quando pur creda di prevenire, con riforme politico-economiche, la ricostituzione di un

fenomeno sociale, qual'è appunto quello dell'emigrazione, deve anzitutto rispettarne l'intima natura, non pervertirlo; deve secondarne lo sviluppo intrinseco e storico, non arrestarlo e deviarlo artificialmente. Di qui la gravità e la responsabilità del problema di saper congegnare un sistema che più risponda al naturale svolgimento di tale fenomeno.

Su quest'ultima considerazione noi richiamiamo anzi l'attenzione della Camera, onde non si lasci sviare da ciò che forma veramente l'essenza del disegno in questione, per una confusione di idee che non si può non giudicare strana, specialmente in uomini di un valore indiscutibile come quelli della commissione parlamentare, la quale ha accolto e fatto suo l' erroneo criterio, escogitato, con tanta insipienza, dalla Questura di Genova, nel distinguere l'emigrante dalla classe in cui viaggia, confondendo lo scopo vero della legge.

Concetto più balzano, più erroneo di questo, contrario ad ogni sentimento filologico e giuridico, non si poteva evidentemente concepire.

Chiunqne, infatti, abbia fior di senno, comprenderà che non può essere considerato emigrante che chi va, non certo precariamente, all'estero, coll'intento di stabilirvisi, qualunque sia il proprio stato, e la professione che eserciti, il mezzo del quale si vale, viaggiando in una classe piuttosto che in un'altra, ed il paese cui è diretto, tanto se posto al di quà, quanto se posto al di là del canale di Suez o dello stretto di Gibilterra. La condizione, la classe, il nolo che si paga, la località cui uno è diretto, non possono costituire base giuridica e seria per definire l'emigrante, quando manchi la ragione vera, essenziale ed unica del viaggio: il cambiamento del domicilio. Ma siccome a nessuno è dato penetrare nella mente altrui, per scrutinarne il pensiero e conoscere con quali propositi egli si allontana, se per sempre cioè, o per breve tempo, è molto difficile distinguere a priori l'emigrante vero. Ciò spiega forse, ma non giustifica la determinazione presa dalla suddetta commissione nello adottare l' assurda definizione dell' emigrante.

Di fronte al vettore, del resto, è tanto un emigrante, quanto un passeggiero: per lui, tutti gl'imbarcati viaggiano, tutti hanno la medesima impronta, tutti godono comuni diritti, tutti tendono allo stesso fine. Una volta quindi che abbia scrupolosamente adempiuto agli obblighi assuntisi col contratto di noleggio ed a quelli impostigli dalle leggi e dai regolamenti sul trasporto, egli è liberato da ogni responsabilità, che che possa accadere al viaggiatore, sia emigrante, sia passeggiero, dopo lo sbarco.

Ma è poi necessario definire l'emigrante?

Noi crediamo di no, se scopo vero della nuova legge debba essere la tutela, la protezione.

A raggiungere questo scopo, sommamente lodevole, il fenomeno sociale dell'emigrazione avrebbe dovuto meglio essere analizzato e studiato, non sotto l'impulso d'idee preconcette, dalle quali si sono lasciati influenzare e guidare coloro che si arrabbattano in affermazioni apparentemente democratiche, sibbene con criteri generali di equità, di giustizia e di libertà, che sono garenzia di governi liberali.

Col disegno di legge presentato alla Camera nella seconda sessione del 1899 e colla proposta fatta nella seduta del 2 dicembre dello stesso anno, l'onor. Pantano dimostrò di avere, con molta oculatezza e competenza, studiato profondamente, tanto nelle cause, quanto negli effetti, lo svolgimento di questo fenomeno, non avendo perduto di vista il duplice modo onde si compie, l'uno tutto affatto spontaneo, non ispirato, cioè, da altro che dalla propria ragione, dal libero arbitrio dell'emigrante, l'altro promosso da concessioni o promesse.

E questa distinzione pratica e reale era necessaria, perchè solo da essa possiamo trarre argomento per vedere quale delle due emigrazioni possa formare oggetto di una legge speciale di protezione, senza venir meno ai sani principî di libertà, di diritto e di giustizia che regolano i rapporti tra cittadini e cittadini.

Chiunque ha il diritto di andare dove meglio crede, esco-

gitando quelle vie che reputa più atte e convenienti ai propri bisogni ed interessi. Che viaggi in 3.ª, piuttosto che in 2.ª o in 1.ª classe, con un mezzo di trasporto lento, piuttosto che con un altro: questo non può costituire, non costituisce una ragione per vincolargli la libertà sotto lo specioso pretesto di volerlo tutelare.

Alla sua tutela, sia nello Stato, sia in navigazione, garentiscono a sufficienza il cittadino dai maneggi dei malevoli, dagli abusi e dai maltrattamenti del bordo, i codici penale, di commercio e della marina mercantile, fra le cui spire ognuno trova sicura difesa tanto nella persona, quanto negli interessi.

Noi riteniamo quindi che qualunque atto o fatto, anche indiretto, del Governo, che oltrepassi i limiti del diritto positivo comune e dello svolgimento naturale dell' emigrazione spontanea, riesca dannoso, non solo alla libertà del cittadino, ma anche agli interessi economici e politici del paese.

Altrettanto non potremmo dire dell'emigrazione eventuale, promossa cioè e fomentata da speciali concessioni o promesse.

Questa emigrazione non costituisce un fenomeno naturale, ma è conseguenza di un fatto, indipendente dalla volontà dell' emigrante, stimolato a lasciare il suo paese, non dalla propria ispirazione, ma dalla offerta di un trasporto gratuito, o di un lavoro proficuo e rimunerativo, o dall' una e dell' altra cosa insieme. Egli è obbligato perciò a servirsi dei mezzi di viaggio messi a sua disposizione e correre l' alea dei pericoli cui può andare incontro, oppure a sobbarcarsi, nella nuova dimora, ai lavori che gli sono esibiti, rassegnandosi alla volontà altrui in conformità degli oneri assunti.

Epperò, mentre, sull' emigrante spontaneo lo Stato non ha, come dicemmo, alcuno impero, alcun diritto d' interporsi per vincolargli, in qualsiasi modo, l' esercizio vero e reale della libertà estrinsecata nell'orbita delle leggi generali che ci governano, sull' emigrante invece, vincolato a determinate concessioni e promesse, esso può ed ha l' obbligo imprescindibile di esperimentare una tutela speciale, seguendolo e sorveglian-

dolo sino a destinazione, onde preservarlo da facili illusioni e da possibili frodi, inganni e delusioni.

D'onde si deduce come al concetto affatto irrazionale ed assurdo, dal quale piglia le mosse il disegno di legge concordato dalla commissione parlamentare e presentato alla Camera nella seduta del 3 febbraio u. s., sia evidentemente preferibile quello chiaro, logico e consentaneo dell'on. Pantano, da noi molto prima più largamente esaminato e fatto prevalere in due nostri opuscoli pubblicati nel 1897.

Nè si dica che l'onor. Pantano, relatore anch'esso di detto disegno di legge, abbia poi finito per mutare opinione, uniformandosi al concetto espresso dalla predetta commissione, poichè chiunque conosca il carattere tenace di lui, non può non esser con noi nel convenire come, suggestionato forse egli pure dalla narrazione falsa e bugiarda di fatti vaghi e indeterminati accampati ad arte, e noi dicemmo da chi, abbia dovuto cadere nello equivoco, come vi caddero Governo e Commissioni.

È fuori dubbio, del resto, che, ove si prescindesse dalla distinzione pratica e naturale fatta da noi e dall'on. Pantano, in seguito ad uno studio analitico ed accurato del fenomeno, si commetterebbe una patente ingiustizia, intesa unicamente a sottoporre a certa sorveglianza speciale anche il cittadino che si rechi spontaneo all'estero, nello stesso modo come la si potrebbe usare al cittadino che vi sia tratto da concessioni o promesse.

Nè a giustificare questa ingiustizia valgono i fatti immaginati dai più *infiammati* difensori della tesi assurda, imperocchè allora si dovrebbe ammettere, o che le leggi ordinarie non sopperiscano abbastanza alla bisogna, o che la Polizia non abbia corrisposto al proprio mandato con quello stesso impegno che ora accanitamente ripone, servendosi di tutti i mezzi, nel conseguimento di un fine biasimevole.

Già, a prescindere che, di una semplice questione di trasporto, sorta in dipendenza dell'epidemia colerica che, 7 anni

fa, infierì a bordo di alcuni piroscafi nazionali, partiti, con emigranti, per il Brasile, si vuole trarre argomento e pretesto per ritornare sopra una questione più vasta, che, sin dal 1876 venne attentamente studiata e decisa, da una commissione di uomini preclari e competenti, non comprendiamo come si possa ora insistere nel derogare da un principio logico, come il nostro, dal momento che, se qualche lagnanza si fece sentire, questa giunse sino a noi solamente quando l'emigrazione, alimentata, dalle facilitazioni fatte da paesi stranieri, divenne, per taluni, fonte di una vera speculazione.

Fu appunto allora che si fece sentire il bisogno di una legge speciale, trovandosi lo Stato nella impossibilità di poter spiegare, specialmente all'estero, tutta intera e, con speranza di riuscita, la sua attività, senz'andare incontro a probabili complicazioni ed a seri ostacoli e fastidi, per far prevalere, in ogni occasione, le ragioni dell'emigrante indotto ad abbandonare il proprio paese, sotto determinate condizioni, col viaggio in tutto o in parte pagato da altri.

Per un emigrante spontaneo, all'opposto, per un emigrante, cioè, che si porti, a sue spese, all'estero, non ispirato e guidato da altro che dalla propria ragione, dal suo libero arbitrio, quali provvedimenti speciali legislativi occorrerebbero? Non è fors'egli stesso responsabile delle conseguenze alle quali volontariamente si espone e può andar soggetto?

Ma gli onor. Luzzatti e Pantano invocano la tutela della inviolabilità della persona dell'emigrante, *oggidì esposta,* essi affermano, in buona fede ben inteso, *a tante offese e a tanti patimenti* da parte dei mediatori e dei vettori.

Noi, al contrario, non crediamo che sia stato mai recato offesa alla persona di un solo emigrante, specialmente oggidì: tutto ciò che si è detto e scritto e si va scrivendo e predicando ai quattro venti, con affermazioni vaghe e generiche, non suffragate da alcuna prova determinata, è falso, falso assolutamente.

Ma se anche qualche abuso, di lieve importanza però, possa

essere stato, per avventura, commesso, che ci proverebbe egli? La insufficienza forse di provvedimenti adeguati nelle leggi ordinarie?

Allorchè, nel 1876, quando, cioè, si verificarono probabilmente gli inconvenienti, ai quali i nostri avversari ora attribuiscono, e a ragion veduta, una data molto recente, il governo, preoccupato allora giustamente, fece, come accennammo, studiare il problema dell'emigrazione italiana, con l'incarico di proporre provvedimenti legislativi atti a combattere gli abusi delle agenzie di emigrazione e delle imprese di trasporti, la commissione, all'uopo nominata dal Ministero del Commercio, così rispose:

« La commissione, esaminato ecc. . . . ritiene che gli abusi « che possono commettersi, sia dalle agenzie di emigrazione, « come da qualunque individuo o sensale, il quale cooperi alla « partenza degli emigranti, sieno da deferirsi ad un miglior « servizio di sorveglianza di Pubblica Sicurezza ed alla debita « efficacia dell'azione del Pubblico Ministero sull'argomento e « sospende di regolarlo per legge ».

« Per quanto riguarda i rapporti degli armatori e delle so- « cietà di navigazione cogli emigranti, essa è di parere che « le disposizioni vigenti del Codice di Commercio e quelle che « esistono o saranno opportunamente stabilite (1) nel Codice « della Marina Mercantile, ora in revisione al Senato del Re- « gno, basteranno a tutelare l'emigrante in ogni occasione (2) ».

Se, quindi, persone competenti e superiori ad ogni sospetto, come il marchese Ricci, l'Alessandro Rossi, il Cesare Correnti, senatori; il Damiani, il Di Sandonato, il Genala, il Morpurgo, il Longo, deputati; il prof. Gerolamo Boccardo e il Vittorio

---

(1) Veggasi art. 312, 314, 359, 360, 365 e 366 del testo unico pubblicato col r. decreto 24 ottobre 1877, n. 4146 — dopo le modificazioni introdotte al Codice del 1865 con la legge 24 marzo 1877, n. 3919.

(2) In seguito a questo parere, l'11 maggio 1876, Majorana-Calatabiano, allora ministro dell'agricoltura, ritirò il disegno di legge sul proposito presentato al Senato, il 10 marzo dello stesso anno, da Finali, suo predecessore.

Ellena, chiamati a far parte della suddetta commissione, giudicarono che le leggi ordinarie bastano a tutelare l'emigrante, e giudicarono così in un'epoca effettivamente triste, 12 anni prima, cioè, che vedesse la luce quell'aborto mostruoso che è la vigente legge sull'emigrazione, come si può ora venire ad affermare il contrario, chiedendo provvedimenti speciali? Ora più segnatamente, che, col nuovo regolamento sul trasporto dei passeggieri, si sono portate le cose a tal segno da rendere, anche al passeggiere di 3.ª classe, il viaggio per mare una vera gita di piacere in confronto della tenue spesa alla quale va incontro?

Bando adunque alle dissertazioni accademiche; e noi siam certi che, se, non al sentimento facendoci l'eco di offese e patimenti fantastici propalati ad arte, ricorriamo alla ragione, com'è dovere di ogni legislatore, lasciandoci guidare soltanto dalla luce fulgida della verità ed esaminiamo le cose con mente serena e scevra da preconcetti, ognuno di leggieri rileverà come la distinzione da noi fatta dell'emigrazione, in spontanea, stimolata o favorita e per arruolamento, s'imponga, non potendosi, dopo tutto, in diritto, determinare un rapporto, senza averne prima rilevato con esattezza le condizioni di fatto e come non possa formare oggetto di una legge speciale di tutela altro che l'emigrazione stimolata e per arruolamento. La spontanea, detta anche emigrazione naturale, deve correre l'alea delle leggi comuni, di quelle stesse leggi, cioè, alle quali è soggetto qualsiasi altro passeggiero, ovvio parendoci, in fin dei conti, come nessuno possa esser chiamato a rispondere di atti, assolutamente liberi e volontari, escogitati da altri.

Se, d'altronde, scopo precipuo ed essenziale della legge sull'emigrazione dev'essere quello soltanto di proteggere e garentire l'emigrante, non già durante il viaggio per mare, provvedendo sufficientemente al riguardo le leggi e i regolamenti marittimi, ma mentre si trova a terra, tanto nello Stato, quanto all'estero; dal momento in cui abbandona il proprio paese, all'atto dell'imbarco e dal momento in cui lascia il bordo sino

a che non abbia trovato un adeguato collocamento, è naturale ch'essa altro non possa aver di mira che la protezione dell'emigrante gratuito.

Per un cittadino, suppongasi, che, da Roma, si volesse portare, a proprie spese, a Mendoza, nell' Argentina, per cercarvi lavoro e stabilirvisi, ed a cui, a Roma, un agente marittimo, un mediatore qualsiasi, rilasciasse, previo pagamento del relativo nolo, il biglietto pel trasporto, sopra un piroscafo che da Genova partisse per il Plata, potrebbe il legislatore chiamare questo agente marittimo o mediatore responsabile degli eventi che sopraggiungessero al suddetto emigrante tanto nello Stato, durante il viaggio da Roma a Genova, quanto all'estero, se, giunto a Mendoza, non vi trovasse alcun collocamento e vi fosse invece malmenato? Ma se, col rilascio del biglietto, l'agente o il mediatore altro obbligo non contrasse che quello inerente al semplice trasporto dell'emigrante da Genova al Plata, non v'ha dubbio ch'esso debba rispondere soltanto dell'emigrante durante tale trasporto. Anzi diremo di più che, giunto costui al porto d'imbarco ed accettato che sia dal capitano del piroscafo, per il quale gli è stato rilasciato il biglietto, ogni responsabilità nell'agente o mediatore cessa e subentra quella dell'armatore.

Contro chi dunque dovrebbe o potrebbe il legislatore proteggere nello Stato o all'estero l'emigrante spontaneo, mentre trovasi a terra?

Sul proposito, un tale, quello stesso che, l'onor. Luzzatti, qualifica come il più infiammato di tutti, scrivendo, sotto il pseudo di *Nemo,* nel *Caffaro,* di Genova, (n. 87, del 28-29 marzo 1898) diceva, fra l'altro, che noi vogliamo sottrarre, alla legge speciale, l'emigrante spontaneo, per ingannarlo nel prezzo di passaggio, per inviarlo alla malora, al Nord, cioè, se diretto al Sud, per estorgli una sensaleria (è sua la parola) esorbitante, per stivarlo su vecchie carcasse-lumache, rifiuto delle marine estere ed altre insi... pidezze, non suffragate da alcuna prova determinata, buttate là, senza specificare fatti,

nomi e circostanze, che avessero potuto dare ad esse anche una lontana parvenza di verità.

E notasi ch' egli chiama una insidia la nostra, egli che, nel marzo 1898, quando, cioè, scriveva queste panzane, attribuiva la qualifica di lumaca a non sappiamo quali vecchie carcasse, mentre, da circa un anno, era in vigore l' attuale regolamento, che vieta il trasporto degli emigranti alle navi, le quali non raggiungano alle prove, fatte innanzi ad una commissione tecnica speciale, la velocità oraria di 11 miglia e, durante i viaggi successivi, quella di 10!

E non lo ignorava, no, nè lo poteva ignorare, il *Nemo*, che, centinaia e centinaia di volte, ha fatto parte, quale membro, delle commissioni ordinarie, da noi e dai nostri colleghi presiedute, per la ispezione alle navi in partenza, con emigranti, in viaggi transoceanici!

Ma, dopo tutto, ci saprebbe dire il nostro *Nemo:* ci saprebbe dire l' on. Luzzatti, che da questa limpida fonte attinse pur tante notizie, riuscite, a lui così preziose, quali truffe od inganni e quando sieno stati denunziati all' autorità giudiziaria?

È cosa molto spiacevole in verità, che un pubblico funzionario, come *Nemo,* il più gradito e il più festeggiato, si lasci andare a giudizi così temerari!

Eppure, sono stati questi, questi precisamente, i mezzi impiegati da certi filantropi per giungere a guadagnare la pubblica opinione! Queste le armi adoperate per abbagliare governo e commissioni!

Lo scopo però, al quale mira tutto l' artificio di questi paladini dell' umanità sofferente, traluce manifesto, là, dove, il *Nemo,* proseguendo, ci osserva che, una legge speciale, come la vogliamo noi, sarebbe inutile affatto, inquantochè venendo a mancare l' emigrazione gratuita, essa potrebbe cessare da un momento all' altro, ed allora che faremo noi, esclama, disperato, che faremo noi di tanti uffici d' informazioni, degl' ispettori, dei commissari generale e centrali di emigrazione?

Eh, confortatevi, *Nemo,* confortatevi! Chè se la legge ve-

nisse mai a cessare, non mancheranno certo i posti, e forse posti migliori.

Da quanto siamo andati pertanto esponendo, chi ci ha seguito si sarà, riteniamo, convinto come, anzichè sotto l'impulso d'interessi economici e sociali, questa legge sia stata fatta sotto l'impulso di una forte corrente suggestiva, mossa da latenti aspirazioni. Lo stesso onor. Pantano era con noi, quando, nella sua relazione letta alla Camera, nella 3.ª sessione dello scorso anno, conchiudendo, diceva che *i due grandi tarli della vita economica italiana, l'onnipotenza burocratica, cioè, e le società monopolizzatrici, si erano data, in questa occasione, virtualmente la mano per attentare alle stremate energie della nazione* (1).

Noi crediamo quindi che una rigorosa inchiesta avrebbe messo in chiaro questa ed altre verità e gettato ben fosca luce attraverso il tenebroso lavorio di un'agitazione artificiale ispirata dagl'interessi coalizzati di dette società, auspice certi schermitori

> Cui arma è la pietà, spada l'astuzia,
> E usbergo . . . .
> . . . . ai sensi il detto,
> L'opre al pensier, l'alma alla fronte eguali.

Agitazione artificiale - Intermediari attuali - Coalizione delle Società di navigazione - Corso dei noli ed influenza governativa - Libera concorrenza - Agenti marittimi.

E che gl'interessi coalizzati abbiano suscitato un'agitazione artificiale non è dubbio.

Le grandi società hanno sempre visto e riconosciuto nell'agente di emigrazione un forte ostacolo all'avidità, alla ingordigia dei loro guadagni nel traffico specialmente di questo flusso umano sempre crescente della nostra emigrazione che costituisce l'elemento principale onde ha vita il commercio ma-

(1) Pag. 6 della relazione.

rittimo nei porti di Genova, Napoli e Palermo. Spesso è accaduto come, alle pretese troppo eccessive di un malinteso egoismo delle società, gli agenti si sieno ribellati, facendo a queste, tale una concorrenza, da costringerle a diminuire il corso dei noli, non di rado sino, ad un limite appena appena sufficiente a coprire le spese.

Fra gli agenti e le società non potevano quindi, nè possono sussistere cordiali rapporti e simpatie.

E la guerra insorta, di conseguenza, fra loro, andatasi di giorno in giorno rinfocolando, li ha tratti a tale che, dal campo, irto bensì, ma lecito ed onesto della libera concorrenza, è trascesa a quello ripugnante di una sleale e perfidiosa ipercritica prima, delle accuse, delle insidie e della mala fede poi.

Colto, infatti, propizia l' occasione in cui cominciò a ventilarsi in parlamento e nel paese la questione sui mezzi di trasporto messi a disposizione degli emigranti, e insorta, com' è noto, a seguito dell' epidemia colerica, che, nel 1893, menò strage a bordo dei piroscafi nazionali *Carlo R., Remo, Andrea Doria* e *Vincenzo Florio,* partiti incautamente da Napoli, dove il male dominava, le società si agitarono, maneggiandosi così da divagare la pubblica attenzione per convergerla quasi tutta sugli agenti.

Nè questa fu, per esse, difficile impresa, imperocchè, preoccupato, com' era, il paese, agevole riuscì alle società d' insinuare nell' animo dei più, mercè la commiserazione e le altre molte passioni, comuni alla universalità dei mortali, sentimenti ostili agli agenti, additandoli come soli responsabili di tutti i mali che precedono, accompagnano e seguono l'esodo purtroppo doloroso della nostra emigrazione, quasi che fossero essi, i malcapitati, causa non solo dei disagi economici e sociali che costringono i nostri operai e i nostri contadini ad emigrare, ma benanco delle conseguenze di un viaggio lungo e faticoso e della nuova lotta per l' esistenza che vanno ad incontrare in terra straniera.

Sopravvennero in soccorso delle società, qualche predicatore

e qualche funzionario di Polizia, i quali, rosi dal tarlo dell' ambizione e attratti, probabilmente, dalla speranza di afferrare una delle laute sine-cure che, col nuovo disegno di legge, si aveva in animo d' istituire per la tutela degli emigranti, scesero in lizza, armati essi pure di una serie di pietose e pazze leggende, gettando inconsultamente e senza l' ombra della ragione, l' onta sugli agenti, di cui chiedevano e chiedono l' abolizione.

E noi abbiamo visto come gli stessi metodi adottati dalle società sieno prevalsi anche negli alleati: giudicando anzi dalle apparenze, potremmo quasi quasi aggiungere, come, non saremmo forse così lontani dal vero, ove affermassimo che, fra questi e quelle, sieno corse opportune intelligenze per muovere uniti e concordi, onde l' interesse e il giuoco delle società avessero potuto trionfare.

Da tutte le parti erano e sono voci bugiarde e strali insidiosi contro gli agenti. L' emigrante viene alleggerito del portafogli, lungo la strada corsa per ridursi al porto d'imbarco, o si rompe accidentalmente una gamba nello scendere dal convoglio? È l'agente che lo ha derubato; è l'agente che lo ha fatto cadere a posta per cacciarlo in un ospedale e potergli così scroccare i pochi risparmi messi insieme a colpi di stenti e di sudori. Non giunge in tempo per imbarcare sulla nave che lo deve portare a destinazione? È l' agente che lo ha trattenuto in casa di un compare bettogliere, tra un bicchiere di pessimo vino e le moine di una sgualdrina, per costringerlo a partire con una nave più scadente che gli renda una maggior provvigione. Non trova più presso di sè le donne: la moglie, la figlia, la sorella, la nipote, la cognata ed altre, che lo accompagnano nel viaggio? È l' agente che gliele ha rapite per violarle, o farle violare, e fors' anco assassinare. Chi gli perde il bagaglio? L' agente. Chi lo maltratta, lo fa ammalare od anche morire durante la traversata? L' agente. Chi, giunto a destinazione, lo respinge, lo manomette, e lo fa segno a mille e inaudite sevizie? L' agente, sempre l' agente.

Insomma non si fa capitare all'emigrante male nel proprio paese, in corso di navigazione, o all'estero, che non v'abbia lo zampino l'agente! E perchè no? Non è egli forse, l'agente, quello che lo rimaneggia, lo raggira, lo insidia, lo froda, lo maltratta, lo sfrutta, lo spoglia, lo dirige al Nord anzichè al Sud, lo stiva su vecchie carcasse lumache, lo avvelena, lo ammazza? E, all'estero, che non fa egli, l'agente? E chi ormai nol sa? È lui, lui, il furfante che caccia il povero emigrante nei luoghi più bassi, più paludosi, più pestiferi, dove, quasi sempre, è tenuto come schiavo, trascina una vita faticosa e crudele e spesso è preso dalle febbri, dal vomito nero. dal beriberi, e da altri mali, che lo straziano, lo spossano o lo finiscono terribilmente.

Che più? I nostri lirici artisti, stringono un contratto con abili e disonesti impresari, auspice mediatori teatrali italiani poco scrupolosi, per recarsi ad agire sui teatri del nuovo mondo, dove sono decimati dalla febbre gialla? È l'agente di emigrazione che li ha condotti al macello!

Questa, come ognun vede, la tattica, semplice, ma abbastanza scaltra ed accorta, seguita dai collegati, per adescare la pubblica opinione, simulando un interesse, un bene che non sentono altro che per sè stessi! Questa la tattica, a base d'insidie, usata, per radicare nella mente di tutti la falsa credenza che, autore solo ed unico di tutti i maneggi, di tutte le ignobili speculazioni a danno dell'emigrante, sia stato e sia l'agente! Delle grandi società, nessuno ha osato mai fiatare, nemmeno quando, unitesi in un sol fascio e coalizzatesi, ordirono il noto *pool*, del quale parleremo più innanzi, e s'imposero a tutti, persino agli stessi agenti, elevando il prezzo dei noli e abbassando invece le provvigioni.

In ciò noi non vogliamo vedere, nemmeno lontanamente, una correità pure della Polizia colle società, no, ma semplicemente una mal celata acquiescenza, o simpatia, lo scopo vero della quale avrebbe potuto, senza fallo, emergere evidente da una inchiesta, resasi necessaria, specialmente dopo le vive

accuse scambiatesi fra loro, società di navigazione ed agenti, per mezzo della stampa e dei non pochi memoriali inviati alla commissione parlamentare, sul finire dello scorso e sul principio del corrente anno.

Un fatto, del resto, molto significativo e che potrebbe gettare una certa luce sull' argomento, abbiamo, or non è molto, dovuto constatare, con sommo rincrescimento nostro, dello stesso governo, e di tutti.

Nello scorso mese di febbraio, doveva partire dal porto di Genova, con alcuni emigranti per il Plata, il piroscafo *Berenguere el' Grande*, della società Prats e C. di Barcellona. Il 14, giorno fissato per la partenza, appena la commissione di visita, nominata dal capitano di porto, in seguito ad analoga domanda scritta, fattagli, alcuni giorni prima, dall' agenzia di emigrazione L. Del Piano e T. Facella, di Napoli, incaricata del servizio, si presentò a bordo per adempiere alla propria missione, il sig. T. Facella le consegnava uno elenco nominativo, completo e particolareggiato, di tutti gli emigranti. Non essendo stato però il piroscafo sottoposto alla visita speciale e a quelle ordinarie prescritte dal regolamento sul trasporto dei passeggieri, la commissione, da 62, quanti erano, portò il numero dei partenti a 52, corrispondenti a 49 posti sanitari, in ragione, cioè, del 2 % della stazza netta della nave. In conseguenza di che, procedutosi allo sbarco immediato degli altri 10 emigranti, riconosciuti eccedenti, il sig. Facella li fece proseguire col *Regina Margherita*, uno dei piroscafi più veloci della Navigazione Generale Italiana, partito il giorno seguente, pure per il Plata, sobbarcandosi così ad una spesa maggiore di quella corrisposta dalle parti.

Ebbene: chi lo crederebbe? In questo fatto abbastanza semplice e genuino, come si può rilevare dagli atti che si conservano presso la capitaneria di porto, esplicatosi senz' alcun sotterfugio, sotto gli occhi di una commissione, della quale faceva parte lo stesso ispettore di P. S., la Polizia intravvide una doppia contravvenzione perpetrata dai gerenti della pro-

detta agenzia di emigrazione, per avere essi, affermava, imbarcato clandestinamente, a bordo del *Berenguere el Grande,* i 10 emigranti riconosciuti eccedenti alla portata del piroscafo e per averveli imbarcati senza il prescritto contratto. Essa denunziò quindi i voluti colpevoli all'autorità giudiziaria in base agli art. 359 del Codice per la marina mercantile e 18 della legge sull'emigrazione, accompagnando il relativo processo verbale con una lettera alla R. Procura, zeppa di fantastiche ed inconsulte argomentazioni, le quali altro non rivelavano nell'estensore, che una corriva, quanto ostinata persecuzione, degna veramente dei tempi andati. E come se ciò non bastasse, mise a rumore altre pubbliche amministrazioni e indusse financo la prefettura di Napoli a ritirare provvisoriamente la patente ai contravventori, gettandoli così nel massimo imbarazzo, impegnati, com'erano, per altre prossime spedizioni.

Eppure, lo abbiamo detto, i signori Del Piano e Facella avevano fatto procedere ad una visita degli emigranti in ordine ed agli effetti appunto delle leggi marittime: niun dubbio poteva perciò cadere nemmeno sulla sincerità delle loro intenzioni. La contravvenzione perciò per lo immaginato imbarco clandestino dei 10 emigranti, non poteva costituire che semplicemente un' aberrazione.

Essi si trovavano inoltre in perfetta regola anche colla legge sull'emigrazione, perchè nessuno, nemmeno fra gli emigranti partiti col *Regina Margherita,* era sprovvisto del contratto d'imbarco, come provarono, prima, al Ministero dell'Interno, che, dietro analogo ricorso documentato, differì a tempo indeterminato il provvedimento preso dalla prefettura di Napoli e, poi, al Tribunale di Genova, che, con sentenza del 20 marzo successivo, li assolse, come si prevedeva, per inesistenza di reato.

D'onde s'inferisce che la caccia accanita e feroce, fatta con tanta insistenza ed acrimonia, ai signori Del Piano e Facella, giunta al segno da provocare contro di loro persino il ritiro della patente, mai, da che vige la legge sull'emigrazione, invocato contro di alcuno, doveva nascondere indubbiamente fini

reconditi, non escluso quello di mettere probabilmente nell'assoluta impotenza di agire gl'interessati, i soli, che, com'è noto, pure alla commissione parlamentare, *osarono ribellarsi al pool delle società coalizzate.*

Nella speranza altresì di una imminente discussione del disegno di legge sull'emigrazione presentato alla Camera il 3 febbraio, pochi giorni prima, cioè, di quello fissato per la partenza dello spagnuolo, e allo scopo fors'anco di raccogliere prove, non importa se infondate, ma sempre buone, perchè fresche e, perciò, più efficaci alla suggestione, si è creato un caso affatto nuovo, nella folle contravvenzione dichiarata ai suddetti signori.

Per le stesse ragioni, dobbiamo inoltre aggiungere, si sono, contemporaneamente, risuscitati dalla Polizia ed inviati alla commissione arbitra...le di Genova, una quantità di reclami, molti dei quali vecchi di circa due o tre anni, fatti, contro gli agenti, da emigranti respinti dallo Stato di New York, per mancanza di requisiti imposti dalla legge locale sull'immigrazione. E dire che di simili reclami ve n'erano pur tanti che riguardavano la Navigazione Generale Italiana! Ma la campagna era diretta tutta a danno degli agenti: nessuno quindi s'incaricò, nè poteva e doveva incaricarsi di esumarli!

Tutto questo continuo e febbrile artificioso lavorìo, non può, certamente, non portarci col pensiero all'aspra, quanto biasimevole crociata che le grandi società hanno bandita agli agenti e proseguono, anche adesso, come per lo addietro, per mezzo della stampa, di pubbliche conferenze e del pergamo, uniforme e concorde con la Polizia.

Messo, ad ogni modo, il fatto, abbastanza sintomatico, dei signori Del Piano e Facella, fatto, il quale potrebbe dar luogo anche ad altre interpretazioni d'indole assai delicata, in vista precisamente della levata di scudi da essi osata; messo, diciamo, questo fatto in rapporto col contegno già rilevato, assolutamente compiacente e benevolo, mantenuto dagli alleati verso le società, è facile arguire la ragione del vincolo che li lega fra loro e lo scopo vero di un'agitazione artificiale e scon-

veniente, tutta e unicamente intesa a formare intorno agli agenti di emigrazione un ambiente fosco e ripugnante.

In conseguenza di che, gli agenti, chiamati sempre e così direttamente in causa e combattuti a morte, nell'onore, più che nella vita, con una perfidiosa ipotiposi sentimentale e calunniosa di poetiche leggende e le armi insidiose della ipocrisia, hanno dovuto necessariamente reagire, difendendosi strenuamente.

Ma la loro difesa, fatta *con tanta vivacità da lasciar perplesso l'animo anche dei più esperti,* come si legge nella relazione parlamentare, non è giunta a convincere ed a commuovere l'onor. Luzzatti, scandalizzato del fallo nel quale sarebbero incorso, quando, or non è molto, si legarono al pool delle società di navigazione dagli agenti stessi denunziato come nocivo alla libertà economica.

Se l'eminente economista però avesse per poco considerato, come, finattantochè la coalizione si limitò alle due società, *La Veloce* e *Navigazione Generale Italiana,* gli agenti, non solo se ne sieno manteuuti estranei perfettamente, ma abbiano fatto a queste tale una concorrenza da costringerle persino a crearsi intermediari propri per poterla sostenere; e come, estesa a tutte le società nazionali ed estere, anche per le partenze dai porti di Marsiglia, Bordeaux, Le Havre, Anversa, Brema, Amburgo e Liverpool, così da rendere agli emigranti italiani, se non impossibile, dispendioso qualsiasi tentativo di defezione dai nostri porti, ogni resistenza sarebbe stata assolutamente vana; se egli, diciamo, avesse considerato tutto ciò, si sarebbe di leggieri accorto come, per il momento, alla imposizione fatta dalle società, altra via di scampo non rimaneva agli agenti che quella di una resa e, per di più, di una resa a discrezione, per avere, se non altro, salvo almeno la vita, e come da questa resa altra prova certa non poteva scaturire che l'onnipotenza, nelle società, di un dominio assoluto procreatosi con la ibrida, quanto dannosa coalizione.

Ma l'on. Luzzatti, che, durante la seconda edizione del ministero Di Rudinì, allorquando, cioè, reggeva le sorti del no-

stro Tesoro, aveva assunto, di fronte alle medesime società, consenziente un comitato di esse recatosi alla capitale per intendersi sul proposito, l'impegno di abolire gli agenti, in compenso del sacrifizio che, col nuovo disegno di legge, loro si chiedeva, un tanto per ogni emigrante, necessario per la formazione del così detto fondo per l'emigrazione, coerente a sè stesso, perchè tacerlo? non poteva certo vedere nella sottomissione testè accennata, altro che la responsabilità degli agenti, senza di che le proteste di costoro avrebbero indubbiamente acquistato tale un valore, tale una forza da mettere in pericolo ogni suo proponimento.

A chi ben consideri, però, apparirà evidente che, non la impreparazione, non la speranza di veder cessata una guerra ingiusta contro di loro, come vogliono alcuni, ma l'assoluta mancanza di mezzi adatti e disponibili su tutti i mercati europei e l'impotenza nella quale si trovavano per reagire, costrinsero gli agenti a subire la coartazione perentoria ed immediata del pool.

Nè vale il dire che, come nella Prats e C., di Barcellona, essi avrebbero potuto trovare in altre società spagnuole di navigazione, le sole rimaste estranee al pool, un ausilio efficace per tener testa alla coalizione e ridurla alla inerzia. A prescindere che le operazioni, nei nostri porti, effettuati dai piroscafi della Prats e C., sono così esigue da non arrecare alcuna conturbazione nel traffico esercitato dalle società coalizzate, è noto che, all'epoca della sottomissione, tutte le altre navi spagnuole erano impegnate nel rimpatrio delle truppe nazionali dai possedimenti ceduti agli Stati Uniti in seguito alla nota guerra combattuta fra le due nazioni.

Ultimato questo rimpatrio e venuto, in gran parte, a mancare anche il loro traffico ordinario esteso sino alle perdute terre delle Antille e delle Filippine, non sarebbe stato forse difficile indurne alcune ad imprendere, appoggiate naturalmente dagli agenti, le stesse vie battute nell'Atlantico dalle società del pool, ove non fosse sopraggiunta l'altra guerra che tuttora si combatte nell'Africa del Sud, la quale fece rialzare il

corso dei noli in tutto il mondo, così da rendere più sicuro e rimunerativo alle navi il commercio nel proprio paese.

Dimostrata pertanto la inesattezza anche dell'accusa di complicità nel pool stretto fra le società di navigazione, che rimane di tutto l'edifizio montato a danno degli agenti?

Null'altro che il partito preso di volerne ad ogni costo abolita l'azione, unicamente per ispirito di una malintesa filantropia.

Ben lungi, del resto, dal dire e dal far credere che tutti gli agenti sieno la quintessenza dei galantuomini, noi dichiariamo che, fra essi, probabilmente, come in qualsiasi classe sociale, possono essere taluni che male adempiono al loro ufficio o che accudiscono poco delicatamente al loro mandato; ma, a nostro avviso, questa non costituisce una ragione sufficiente per riversarne la colpa su tutti, gridando la croce addosso ad una intera categoria di esercenti.

Comunque, noi opiniamo che, se obbligo imprescindibile del legislatore sia quello precisamente di prevenire e reprimere gli abusi, opiniamo pure che sarebbe errore ben grave il suo, se, a raggiungere l'intento, eccedesse nella difesa.

Ed, in verità, un eccesso ci pare che sia appunto il provvedimento invocato contro gli agenti.

Finchè, d'altronde, questo provvedimento era chiesto dalle società, noi lo abbiamo ritenuto logico, perchè corrispondente ai loro interessi; ma, proposto dal governo e sostenuto anche da specchiate notabilità parlamentari, esso ci parve, sotto tutti gli aspetti, un atto di poca savia politica, un atto illegale, antiliberale, contrario alle consuetudini commerciali e dannoso alla pubblica economia.

Illegale, perchè riteniamo che si possa bensì disciplinare meglio, ma non già distruggere ciò che costituisce un fatto tradizionale del nostro diritto pubblico; antiliberale, perchè avverso ai più sacrosanti dettami delle nostre patrie istituzioni; contrario alle consuetudini commerciali, perchè ormai è invalso e radicato nel mercato mondiale l'uso e la necessità di un in-

termediario per la contrattazione degli affari; dannoso infine alla economia pubblica, perchè, con esso, si verrebbe ad abolire la concorrenza e ad assicurare il monopolio alle società.

L'onor. Luzzatti, e si capisce, afferma col governo, che l'azione dell' agente sia inutile omai e dannosa.

Eppure, alla distanza di men che un anno, la precedente commissione parlamentare, presieduta dall' onor. De Martino, chiamata ad esaminare lo stesso disegno di legge, la riconobbe invece necessaria e neccssaria sino a dichiarare che, ove non fosse esistita, la si avrebbe dovuto creare!

Ed oggi? Oggi si cambia di nuovo opinione. Se non che, mentre si dice: nè agenti, nè subagenti, col disegno di legge coordinato dalla commissione, personificata nell'onor. Luzzatti, si abolisce l'agente, ma, all'azione dell'attuale subagente, se ne sostituisce un'altra, veramente esiziale, nel rappresentante mandamentale del vettore.

In conseguenza di che, alla presente istituziene, libera perfettamente e indipendente, ne subentra una nuova, posta alla diretta mercè del vettore, di cui il suddetto rappresentante, più che un mandatario speciale e immediato, sarebbe semplicemente un commesso nel senso più letterale della parola. Cosi, da un intermediario o mediatore indipendente e libero assolutamente, l'emigrante cade negli artigli di un intermediario o mediatore vincolato e, perciò, ligio al vettore, che lo domina e paga.

Quindi è che noi, pur riconoscendo l' attuale sistema imperfetto, troviamo che il nuovo non sia da meno privo di pericoli e tale, da farci, ad ogni modo, ritenere che, agl' inconvenienti d'oggi, se pure ve ne sono, altri, di maggiore rilievo, ne potrebbero seguire, i quali ci condurrebbero a conseguenze ancora più rovinose.

Libera, di fatti, da ogni estranea ingerenza, l' azione dannosa delle società coalizzate non tarderebbe a farsi sentire. Nè, a moderare quest'azione, basterebbe quella degli armatori italiani e stranieri di minor conto, nè la vigilanza e l' autorità,

per quanto assoluta e dispotica, del tanto strombazzato commissario generale di emigrazione, specialmente poi se ci trovassimo, al dire di un noto agente di Polizia ([1]), in momenti di elezioni politiche in cui il voto è dato da chi *resta* e non da chi *parte!*

Già, a prescindere che difficilmente questi piccoli armatori potrebbero darsi il lusso di mantenere rappresentanti in ogni parte del regno e che impossibile riuscirebbe loro, non diciamo di farsi rappresentare dai mandatari delle grandi società, nelle quali anzi incontrerebbero ogni sorta di ostacoli, ma di mettersi fra loro di accordo per nominare comuni rappresentanti, opponendovisi ragioni di indole economica affatto ovvie, è fuori dubbio che nessuno di essi, o quasi, vorrebbe pigliarsi il gusto di cimentarsi in una impresa ardua e pericolosa, sobbarcandosi, per giunta, ad una spesa non indifferente richiesta per ridurre i piroscafi nelle condizioni volute dall' attuale regolamento sul trasporto dei passggieri.

Gli ostacoli poi di ogni specie, che si creano agli armatori ed alle società straniere, se non impediscono, rendono loro, quanto meno, assai dispendioso e difficile l'esercizio del traffico nei nostri porti.

D' onde si deduce che il nuovo disegno di legge ad altro non mira che ad assicurare esclusivamente alle grandi società il monopolio del mercato, danneggiando così il piccolo commercio e l' emigrante medesimo, non più libero di se.

Lo stesso onor. Luzzatti, del resto, ne conviene, specialmente quando ci osserva, e con una certa ingenuità, bisogna pur confessarlo, che, tolto di mezzo gli agenti e i subagenti di emigrazione, la sfrenata concorrenza estera ([2]), la fuga e la perdita degli emigranti nostri imbarcati nei porti stranieri, cessa ogni ragione e ogni pretesto di coalizione.

([1]) È quel tale preclaro ispettore tanto commemorato dall'on. Luzzatti. Egli manifestò questa nuova strana teoria in un suo opuscolo sul presente disegno di legge, pubblicato il 5 luglio 1899, parlando, a s...proposito, del direttore generale della Marina Mercantile.

([2]) Sfrenata concorrenza? Veggasi quanto sul proposito diciamo a pag. 56.

Tolto, in verità, di mezzo tutti questi competitori, alle società coalizzate, alle maggiori imprese, cioè, così favorite e privilegiate colla nuova legge, chi altri potrebbe loro contendere il campo?

Non è egli dunque una evidente ironia la sua, allorchè, proseguendo, poco dopo, l'onor. relatore esclama: la legge sovrana della concorrenza può e deve finalmente ripigliare il suo impero?

Può e deve? Allontanando i contendenti? Sopprimendo gli agenti, i soli che possono determinare la gara?

Ci par proprio di sognare! Bisognerebbe, di fatti, essere orbi addirittura per non accorgersi che, tolto loro dinanzi tutti gli ostacoli, le grandi società rimarrebbero assolute padrone... delle acque e sfrutterebbero il mercato a proprio talento. E noi sappiamo di che sono desse capaci! Basta leggere i fatti, per quanto incompleti, veri in tutta la loro essenza, accennati dall' on. Pantano nella sua relazione del 2 dicembre 1899, là dove parla dei *trusts* costituiti recentemente dalle suddette società, per averne una pallida idea!

Ma, perchè non sfugga all' attenzione di alcuno il danno che queste coalizioni possono produrre al paese, specialmente alle classi meno agiate, ci piace or qui notare, come, tosto costituite, esse abbiano elevato il prezzo di passaggio, per ogni posto, da un minimum di L. 65 per New York, di L. 70 per il Brasile e di L. 90 per il Plata, a L. 180 e 200 per New York e per il Plata e a L. 150 per il Brasile.

E dire che, dal 1.° ottobre p. v., un altro aumento di L. 20 sarà portato nei noli per il Plata!

Questo oggidì. Ma che accadrà domani, quando le società coalizzate si vedranno liberate da ogni soggezione?

L'on. Luzzatti ritiene che, a impedire le eccessive esigenze di dette società, basti l'azione del commissariato: noi, all'opposto, crediamo che la concorrenza soltanto possa moderarle.

Queste coalizioni, che hanno per oggetto il monopolio di tutto il traffico del nostro mercato sono state conchiuse a con-

dizioni così ben calcolate da rendere pressochè impossibile qualsiasi misura di rigore da parte del governo, tendente a dileguarne le disastrose conseguenze, qualsiasi tentativo di concorrenza e qualunque atto o fatto, da parte anche degli stessi contraenti, inteso ad eludere i termini del contratto, mantenuto, ed è facile arguirne il perchè, assolutamente segreto. Un comitato, presieduto dal rappresentante di una società, sorveglia, regola il servizio, e procede alla ripartizione degli utili, secondo una percentuale prestabilita.

Che esse poi costituiscano un pool, come afferma la *Navizione Generale Iialiana,* nel suo memoriale alla commissione parlamentare, anzichè un *trust*, come le qualificarono gli altri contendenti, non è dubbio. Oltre alle accennate condizioni, il *trust* presuppone l'abdicazione, per intero, nelle mani di un sindacato direttivo, di ogni libera iniziativa dei contraenti ed una comunità d'interessi nella concentrazione dei capitali anonimi delle diverse società.

A noi però poco importa una simile distinzione, la quale, in fondo in fondo, non conduce a conseguenze diverse. Il perchè, se è vero che i mezzi sono, in parte, differenti, è vero pure che entrambe queste associazioni, come qualunque altra coalizione creata con principii analoghi, tendono allo stesso fine, al monopolio, cioè, ed alla rovina della concorrenza e portano, perciò, grave pregiudizio al commercio ed al paese.

Negli Stati Uniti, dov'esse ebbero vita ed hanno preso uno sviluppo, fino a pochi anni passati, affatto sconosciuto in Europa, le suddette associazioni, di un carattere particolare, hanno suscitato, in tutte le classi sociali e in Parlamento, tale un'apprensione ed una viva agitazione, da mettere, talvolta, in pericolo financo la esistenza delle stesse istituzioui. Basta accennare che taluni nomi di direttori, alti baroni della finanza, sono divenuti popolari come sinonimi di banditi e di corsari.

Una legge del 1887 le proibì e le dichiarò disciolte: ma esse si sono ricostituite sotto altra forma e continuano nelle loro imprese. Recentemente, anzi, è stato conchiuso anche uno

accordo fra le società marittime europee e le società ferroviarie di quegli Stati, formanti il così detto pool della Western Passengers Association, dichiarato già illegale dalla Corte Suprema, in dipendenza del quale, gli emigranti, diretti per l'interno, non appena sbarcati e condotti al Barge Office di New York, per essere sottoposti ad una visita medica ed allo esame degli ispettori di emigrazione, sono da un comitato ripartiti fra le società ferroviarie in una determinata proporzione ed inviati a destinazione per diverse vie. Talchè, accade molto di sovente, che emigranti diretti a S. Francisco, sono obbligati a correre la via di New Orleans e Southern Pacific, in luogo della più breve di Chicago, Omaha, Union Pacific, impiegando oltre due giorni di più sopra un maggior percorso di 592 miglia.

Come si vede, non ostante tutti gli sforzi del governo centrale e dei governi regionali; non ostante le accanite persecuzioni e i numerosi processi loro intentati, quasi sempre, con esito negativo, queste coalizioni perdurano negli Stati Uniti, anzi vanno sempre più moltiplicandosi ed agiscono impunemente sotto gli occhi, si può dire, degli stessi funzioneri, impotenti a vincerle.

Se tale adunque è la condizione delle cose nell'America del Nord, dove le leggi non si fanno mica per burla, come talune in Italia, ne possiamo or noi sperare una diversa, massimamente se, per assicurare il monopolio del mercato agli armatori nazionali, si cerca di dare l'ostracismo anche alla concorrenza straniera?

Che che ne pensi e dica perciò l'onor Luzzatti, noi siamo convinti che, con la nuova legge andremo fuori di strada, saremo serviti peggio e pagheremo di più.

Così è: la vigilanza e l'intervento del commissario generale, non varranno a frenare le soverchie pretese delle società privilegiate.

Già, a prescindere che sarebbe assai pericoloso accentrare in una sola mano un potere senza limiti, ed incostituzionale

abbandonare allo arbitrio di un solo, per quanto eminente ed autorevole funzionario, le sorti di un libero esercente, di una società, di un armatore insomma il quale deve, contro il suo consenso, subirlo, noi siamo di opinione che l'influenza e l'azione, sul corso dei noli, di questo commissario, istituzione, come vedremo, affatto superflua, potranno in tal qual modo bensì mitigare lo sfruttamento, ma, e lo dicemmo testè, non impedirlo.

Non si creda, del resto, che, nel fatto, la determinazione dei noli, ad ogni quadrimestre, sia così facile e più facile ancora il determinarlo ogni qualvolta le esigenze del mercato lo richiedano. Nella pratica questo nuovo sistema sarebbe inattuabile.

Il corso dei noli, oltre che da fatti determinati, periodici o permanenti, dipende da una serie infinita di circostanze, le quali possono influire grandemente sul mercato da un giorno all'altro. L'aumento del cambio, del carbone, delle derrate e della mano d'opera, i mutamenti politici, economici e sociali, le condizioni sanitarie del paese, ed altri fatti insiti ed impreveduti, costituiscono, spesso, tali elementi di urgenza, da rendere dannoso ogni ritardo.

Noi avremmo forse compresa e riconosciuta razionale questa azione sul corso dei noli, ov'essa fosse stata dal disegno di legge affidata, sotto l'immediata vigilanza delle camere di commercio, ai sindacati delle borse di Genova, Napoli e Palermo, sia perchè più adatti e corrispondenti a quello spirito di libertà e d'indipendenza al quale sono e debbono essere informate tutte le contrattazioni commerciali, sia perchè in continua e più diretta relazione coi principali empori marittimi nazionali ed esteri; ma lasciata all'arbitrio, alla violenza e, sopratutto, all'azione lenta, fiacca ed incerta della burocrazia, essa non può non sortire deplorevole e dannosa agli interessi del commercio.

Nemici, dopo tutto, di ogni sopraffazione, ma difensori della libertà commerciale, noi riproviamo e condanniamo qualsiasi

coalizione, ma non possiamo astenerci dal riprovare egualmente e condannare qualsiasi ingerenza dello Stato nello andamento del corso dei prezzi sui pubblici mercati.

Noi non crediamo d'altronde, che Adamo Smith, citato dall' onor. Luzzatti, abbia riconosciuto nel governo questo diritto, il diritto cioè, d' impedire al cittadino di fare il proprio interesse. Il prezzo, come la scienza e l' esperienza c' insegnano, nasce dalla natura medesima delle cose, dal rapporto fra l' offerta e la domanda e da altre circostanze di tempo e di luogo: quindi essendo, per se stesso, soggetto a continue mutazioni, lo Stato non potrebbe regolarlo che con danno e noia di tutti.

Questo in tesi generale. Nel caso speciale poi, dobbiamo osservare, come di fronte ad una coalizione segreta, estesa, ormai lo sappiamo, a tutte le società nazionali ed estere, qualora, nei principali mercati europei, venisse elevato il prezzo dei noli, l' azione del commissario generale rimarrebbe evidentemente paralizzata. Le informazioni, d' altronde, delle camere di commercio e i rapporti dei signori consoli italiani all' estero, non potrebbero che confermare questo rialzo ed influire necessariamente sulle decisioni del commissario, così da costringerlo ad approvarne il corso anche sui mercati italiani. Diversamente, il governo, per far fronte ai bisogni in corso, dovrebbe appigliarsi al partito di requisire, com' è indicato dal disegno di legge, i mezzi di trasporto che reputasse all' uopo necessari: cosa, questa, in verità, assolutamente ridicola, quanto assurda, più assurda ancora dello espediente, inattuabile, per ragioni di fatto, che, colla legge stessa, pure si riserva, rivolgendosi, cioè, ad altri armatori nazionali e stranieri, o consentendo il trasporto e l'imbarco degli emigranti in porti esteri.

In ogni modo, dato e non concesso che questo commissario possa, anche apparentemente, raggiungere un controllo qualsiasi, il legislatore avrebbe così simulato di porre un freno allo appetito smoderato delle società coalizzate unicamente per il trasporto degli espatriandi, ma nulla, nulla assolutamente, avrebbe fatto, e come lo avrebbe potuto e lo potrebbe? a prò dei

rimpatriandi, sulla borsa dei quali esse si rivalerebbero certo di ogni perdita sofferta.

E dire che la media approssimativa dei nostri connazionali che annualmente ritornano in patria, eguaglia il terzo di quella raggiunta da coloro che emigrano!

Le nostre, del resto, non sono, purtroppo, che semplici dissertazioni accademiche. Ormai è radicata in molti l'opinione che tutte queste disposizioni, introdotte nel disegno di legge, niente più che come altrettante congiunzioni nel discorso e solo per addormentare l'attenzione dell'onor. Pantano, non abbiano, nè valore, nè forza, nè possono sortire l'effetto che se ne spera.

È inutile illuderci: noi vogheremo sempre e necessariamente nell'errore più assoluto, finchè ci lasceremo guidare, non già dalla ragione, ma dal sentimento; finchè a fondamento dei nostri giudizi staranno le astute e vaghe invenzioni di coloro che vogliono abolita l'azione dell'agente: alcuni, per rimanere padroni del campo, arbitri, cioè, assoluti del mercato; altri, per ambizioni ed interessi personali.

« A questo scopo, osservava l'onor. Pantano quando, non « ancora le male arti dei protervi erano giunte a suggestionar « lui pure (1), a questo scopo, diceva, è diretta la campagna « intrapresa dai suoi fautori, nella speranza di propiziarsi « l'opinione pubblica sotto parvenze di fini umanitari e na- « zionali, e di sfruttare per proprio conto la relativa proposta « del disegno di legge ministeriale; proposta inspirata a cri- « teri diametralmente opposti, ma destinata, fatalmente, ine- « sorabilmente, a servire di substrato legale, a quelle fosche « cupidigie.

E soggiungeva subito: « Ma il decoro, il prestigio, la tu- « tela della bandiera nazionale? Semplici lustre per coprire « una merce di contrabbando. »

---

(1) Veggasi a pag. 29 della relazione presentata alla Camera nella seduta del 3 marzo 1899.

Arguisca ora poi, ciò che meglio gli aggrada, l'onor. Pantano; dica pure ciò che vuole l'onor. Luzzatti, è nostra ferma convinzione, convinzione altresì di coloro che non sono animati da idee preconcette, e che non operano per impulso altrui, che l'azione dell'agente sia assolutamente necessaria nei rapporti, tanto delle società, per le quali essa costituisce un freno, quanto dello stesso emigrante.

Alla fin fine, quella dell'agente e del subagente di emigrazione è una istituzione tutt'affatto recente, creata dalla vigente legge del 1888, malamente intesa a più malamente applicata. Chè la si voglia ora abolire, e noi poco cale: ma se con la caduta di essa, il legislatore avesse in animo di attentare anche a quella dell'agente e mediatore marittimo, distruggendo così una istituzione abbastanza remota, ammessa dal nostro codice di commercio e da tutti i paesi del mondo, ma mal vista soltanto dalle grandi società, le quali riconoscono in essa la spada di Damocle sempre sospesa sul loro capo, egli commetterebbe evidentemente un gravissimo e deplorevole errore.

L'agente marittimo, e lo accennammo pure in un nostro opuscolo pubblicato il 15 agosto 1897, nulla ha di comune con l'agente di emigrazione: l'uno costituisce l'intermediario fra le parti contraenti uno affare riguardante il commercio marittimo, l'altro rappresenta il mandatario di una impresa di emigrazione stimolata, o favorita, che dir si voglia, e per arruolamento.

Stando, infatti, ai dettami del giure commerciale, è agente marittimo colui che s'interpone tra le parti nei contratti per il trasporto di merci e passeggieri, per la compra-vendita, il noleggio e l'assicurazione di navi, attrezzi, merci e simili, o che compia, quale mediatore, tutti quegli altri atti che hanno relazione col commercio marittimo e colla navigazione: è agente di emigrazione invece colui che s'intromette unicamente in affari relativi all'emigrazione gratuita e per arruolamento, effettuati per conto di una determinata impresa. L'uno esercita

atti per professione abituale e permanente di commercio; l'altro compie operazioni, per loro natura, assolutamente temporanei, dipendenti cioè dalla maggiore o minore durata dell' impresa che le ha generate.

D' onde emerge che, sopprimendo anche l' agente marittimo, governo e commissione cadano, ripetiamo, in uno errore, o, per lo meno, in uno equivoco, o proclamano il diritto dell' errore in uno eccesso che potrebbe sembrare una implicita ratifica del concordato, conchiuso, fra le società monopolizzatrici, giudicate severamente da tutti gli onesti, e conchiuso, giova ricordarlo, a danno del mercato in generale e dei piccoli armatori in particolare.

Noi crediamo, all' opposto, che l' azione autonoma di questo antico esercente meglio ordinata, disciplinata e moralizzata, possa riuscire ancora più utile e benefica all' emigrante. E crediamo altresì che, mantenuta e subordinata ai casi in cui l'agente sia, per esempio, chiamato a rappresentare società di navigazione od armatori nazionali e stranieri; o noleggiasse navi per proprio conto, o sia dalle società ed armatori anzidetti delegato a fare operazioni di emigrazione, l' emigrante si troverebbe di fronte anche a rappresentanti autonomi, quali sono quelli appunto dello stesso agente e non correrebbe il rischio di vedersi sottoposto alla coartazione delle società componenti il pool o ad altri sindacati nocivi.

Questo dovrebb' essere nei voti di tutte le persone indipendenti e dabbene, nonchè di tutti coloro che s' interessano alla sorte del proletario.

L'emigrazione in rapporto con la polizia della navigazione.

Un altro errore del disegno di legge proposto dalla commissione parlamentare è quello che conferisce al regolamento per la sua esecuzione anche l' incarico di stabilire norme e disposizioni inerenti alle navi addette al trasporto degli emi-

granti: norme e disposizioni, che, per l'indole loro, hanno sede naturale altrove.

La poca pratica forse delle discipline marittime; la poca o nessuna esperienza di un servizio speciale; l'incompetenza della Polizia, chiamata a dar giudizi pure in una materia affatto estranea al suo ministero; la fiducia infine di far meglio, hanno dovuto trarre la commissione nell'errore.

Ma, spesso, il meglio è nemico del bene.

Noi già lo abbiamo accennato: di fronte all'armatore di una nave, e, per esso, al capitano che ne ha il comando, vale tanto un emigrante quanto un passeggiero. Per l'uno o per l'altro, tutti gl'imbarcati viaggiano; tutti godono comuni diritti.

E non esistono speciali norme e disposizioni, che regolano questi diritti? Non vi sono il codice e il regolamento per la marina mercantile, che sopperiscono assai largamente e con maggiore cognizione alla bisogna? Sono essi, precisamente, che ci indicano le condizioni alle quali debbono rispondere le navi per essere destinate al trasporto dei passeggieri e le modalità di tale trasporto, l'ordinamento e l'assetto interno delle medesime, le regole per mantenere perfetta, durante il viaggio, la pulizia, l'igiene e l'alimentazione e sicura la persona degl'imbarcati.

Ora, se è vero che una legge speciale sull'emigrazione possa avere qualche rapporto con quelle più speciali ancora e affatto tecniche della navigazione, noi non vediamo com'essa arrivi sino ad invadere il campo a queste riservato.

Ma che si vorrebbe di più?

Col nuovo regolamento sul trasporto dei passeggieri si è giunto persino a prescrivere l'imbarco di un commissario governativo a bordo di dette navi ed è stata migliorata così la condizione dei passeggieri di 3.ª classe da farci dire che, per costoro, il viaggio, per mare, sia divenuto, come già accennammo, quasi quasi una gita di lusso, in confronto, beninteso, del tenue nolo che pagano.

E noi, più che ogni altro, lo possiamo affermare senza

tema di essere smentiti: noi, specialmente, che, nell' ultimo nostro viaggio, fatto, come commissario governativo, a bordo di un piroscafo inglese, partito, nello agosto dello scorso anno, da Genova e Napoli per New-York, abbiamo preferito, con altri passeggieri italiani, fra i quali due medici, uno anche professore nella Università di Cincinnati, la minestra dell' emigrante a quella che ci apprestavano nella 1.ª classe.

Ed ora, ripetiamo, che si vorrebbe di più?

Noi conveniamo, con l' onor. Pantano, nella opinione che la velocità delle navi addette al trasporto, specialmente di grandi masse di emigranti, influisca sulla igiene di bordo: ma non possiamo egualmente esser con lui quando osserva che quella normale di 10 miglia in media stabilita dal suddetto regolamento, come limite minimo, non risponda ancora ai bisogni presenti. Se i dati statistici, sui quali fonda questo suo giudizio, fossero stati messi insieme con maggiore perizia, imparziale esattezza e discernimento, egli avrebbe potuto notare, come la mortalità, alla quale accenna nella sua relazione del 3 marzo 1899, sia stata pressocchè nulla sui piroscafi diretti al Plata ed eccessiva unicamente a bordo di quelli destinati al Brasile, con intere famiglie di emigranti *gratuiti,* ma soltanto fra bambini, quasi tutti lattanti, partiti dai porti di Genova e Napoli in istato di avanzata anemia; tant' è che alcuni di essi, non di rado, sono pure deceduti, all' atto dell' imbarco, negli stessi locali destinati alla visita dei partenti. E quindi si sarebbe senza dubbio convinto come, più che al lungo tempo impiegato nella traversata, la mortalità eccessiva, risultante dai suddetti dati, fosse dovuta alle stremate condizioni di salute degli emigranti. Insistere dunque, senza una giustificata ed impellante ragione, nel volere aumentato ancora di più il limite attuale della velocità delle navi, non sarebbe prudente, in vista pure della maggiore spesa che ne deriverebbe, la quale andrebbe, naturalmente, a cadere per intero sull' emigrante.

Non conveniamo poi con l' onor. Pantano nemmeno nel parere di prescrivere un limite minimo nella portata di tali

navi, parendoci che la stazza di esse non possa assolutamente influire sulla igiene di bordo, abbastanza guarentita, del resto, mediante la determinazione del limite minimo del volume assegnato, col nuovo regolamento, ad ogni passeggiero, nei dormitori sotto coperta e nelle tughe, e dal rapporto, determinato anch'esso, che deve intercedere tra questo volume e lo spazio libero disponibile allo aperto.

Nulladimeno diciamo: se, in qualche parte, non ostante le esagerate, ma pur sempre opportune disposizioni introdottevi per migliorare le condizioni degli emigranti, questo nuovo regolamento possa tuttora non corrispondere appieno alle odierne esigenze della umanità, della sicurezza, della comodità, della igiene e della sorveglianza, nulla si oppone onde sia ulteriormente riformato: ma confondere un diritto con l'altro, come vorrebbero gli onor. Luzzatti e Pantano, infarcendo il regolamento sull'emigrazione anche di cose affatto estranee, sotto lo specioso pretesto che la sorte degli emigranti sul mare sia affidata esclusivamente alla legge sulla emigrazione, a noi pare niente altro che uno abbaglio.

E che tale sia veramente lo ha implicitamente dichiarato nel fatto lo stesso governo, con gli altri art. 14 e 22 del proprio disegno di legge, imperocchè, mentre, con l'uno, affida al regolamento per la sua esecuzione il mandato di determinare le norme e le condizioni inerenti al servizio della emigrazione, con l'altro, riserva al Ministero della Marina, l'incarico di pubblicare quello che riguarda più specialmente il trasporto per via di mare, in omaggio naturalmente alle disposizioni contenute nel capo VIII, tit. II, parte prima, del codice per la marina mercantile, informato alla più gloriosa scuola del diritto.

Ma l'onor. Luzzatti, messo fuori di strada, anche in questo, dal ben noto pedagogo della Polizia, il quale ha sempre visto, con occhio geloso, a sè vicino i funzionari integerrimi dell'amministrazione marittima adempiere ad una missione speciale che è di loro esclusiva ed assoluta spettanza e competenza,

dice che le due autorità, la marittima, cioè, e di Polizia, spezzano ciò che dev' essere considerato nello insieme e che, perciò, l' unità del servizio s' imponga!

Strano davvero! Semplicemente strano!

Che cosa ha di comune l' autorità marittima con la pubblica sicurezza? Quale affinità esiste tra la polizia della navigazione ed il servizio di emigrazione?

Per l'autorità marittima, tutte le navi, indistintamente, addette al trasporto di passeggieri o di emigranti, sia a pagamento, sia gratuiti od arruolati, debbono rispondere alle medesime condizioni, tanto nella velocità, nella sicurezza, nella sistemazione e nell' ordinamento interno, quanto nel mantenimento dell' ordine, della pulizia, dell' igiene, e dei diversi servizi richiesti nell' interesse generale e della salute. Per essa, tutti gl' imbarcati, sieno eglino passeggieri di 1.ª 2.ª e 3.ª classe, sieno emigranti, debbono, per essere ammessi e ricevuti a bordo, rispondere alle medesime condizioni, così nella igiene personale, come nella pulizia dei propri indumenti e degli altri effetti d' uso che portano secoloro.

Se così è, domandiamo noi: Che ha a vederci in tutto questo la Polizia?

Nulla, ci pare; precisamente nulla, come nulla, per contra, ha da vederci l'autorità marittima nel servizio di sorveglianza esercitata dalla Polizia in dipendenza della legge sull'emigrazione.

Quale azione spezza dunque, nel porto d' imbarco, quest' autorità marittima, alla quale, col suo opuscolo *Gli italiani in America*, l' uomo di cui è tanto infatuato l' onor. Luzzatti, lamenta di essere subordinato?

Noi non sappiamo: chiamati però a difenderci, potremmo rispondere come si conviene al suddetto messere per dimostrare la poca serietà anche di tale folle accusa, ma la delicatezza c' impone di lasciare giudice della esattezza di essa lo stesso onor. Luzzatti.

Egli, infatti, che il 12 aprile u. s. non molto dopo cioè

la presentazione alla Camera della sua relazione, nella quale ripete, ma con più squisita diplomazia, l' accusa, trovandosi di passaggio per Genova, ha assistito alla visita degli emigranti partiti per New York, col piroscafo germanico *Trave*, avrà visto e quindi può dire come, l' ispettore di pubblica sicurezza, adempia a tutte le mansioni relative al suo ufficio speciale senza essere molestato o contrariato da chicchesia e con tale anzi una indipendenza assoluta, da farlo ritenere il factotum, l' arbitro, il podestà del modesto consesso, come di fatti vuol parere ed è, in grazia alla esagerata, quanto nota condiscendenza ed arrendevolezza degli ufficiali di porto astrettivi da ragioni, che l' amor proprio nostro c' impedisce or qui di mettere in piazza.

Non sembra, dopo ciò, singolare affatto la pretesa di una maggiore libertà, là dove si gode la più ampia licenza?

Ma che altro vorrebbe mo, questo nuovo nume infiammato? Desidera forse egli che il potere legislativo, sanzioni un abuso, che ci meni addirittura allo scisma e quindi all' anarchia più completa?

Egli, in appoggio della sua tesi, invoca persino l' esempio della legislazione straniera, alla quale pare si sia anche ispirato il disegno di legge della commissione parlamentare.

Una volta veramente erano gli stranieri che pigliavano norma da noi, oggi invece siamo noi che, in ogni occasione, ricorriamo agli stranieri, mentre nessuna nazione al mondo, nemmeno la stessa Francia, che, nella civiltà, vanta pure un passato glorioso, ha mai avuto leggi complete, specialmente nella economia sociale, come l' Italia, alla quale è dovuto il merito delle prime ricerche nel diritto positivo, fatte, sulla materia, sin dal secolo XVI.

La differenza, del resto, che passa nella legislazione marittima tra i diversi Stati e il nostro, è abbastanza notevole.

In quasi tutti i paesi del mondo, le condizioni del trasporto dei passeggieri, come delle merci, erano lasciate al criterio, allo arbitrio del capitano della nave, il quale regolava le cose a

seconda del nolo pagato dalle parti. In seguito però alla trasformazione del naviglio, subentrata, alla navigazione a vela, quella a vapore e divenuto così più celere e meno dispendioso il trasporto, in conseguenza pure della concorrenza che le compagnie transoceaniche si facevano, l'emigrazione verso il Nuovo Mondo, la *terra promessa* del proletario, prese naturalmente uno sviluppo straordinario in Europa. Gl'inganni, le frodi e i mali a danno dell'emigrante si fecero allora sentire con tale crescente insistenza da richiamare in proposito l'attenzione della pubblica opinione, giustamente allarmata. Sorta quindi la necessità di speciali provvedimenti, molti Stati europei, che, per lunga pezza, avevano adottata una diversa politica al riguardo, ora favorendo con la maggior libertà, ora ostacolando, con leggi brutali e insensate, l'emigrazione, secondo i desideri e i bisogni della classe dominante, hanno duvuto pigliare misure efficaci tanto contro gli agenti, quanto contro gli armatori, seguendo in ciò l'esempio degli Stati Uniti, che, sin dal 1819, avevano, colla legge 2 marzo di quell'anno, prescritto lo spazio minimo che ogni emigrante avrebbe dovuto occupare a bordo.

In Italia, che, come accennammo altrove, si era provveduto al miglioramento dei mezzi di trasporto, nell' interesse dell' umanità e della salute pubblica, non si ebbe altra mira che quella di disciplinare l' emigrazione nei rapporti soltanto cogli agenti di emigrazione, non ostante che, una commissione governativa, composta di specchiate personalità, avesse, sin dal 1876, dichiarato sufficienti al caso le leggi ordinarie. Laonde, dopo una serie di studi affrettati, seguiti con intenti assolutamente di Polizia ed una discussione confusa fatta alla Camera, venne alla luce la famosa legge del 30 dicembre 1888, che ora si vuole riformare, sostituendola con altra assai peggiore, non tanto per gl'interessi che danneggia, quanto per la libertà che viola e per i principii assurdi che istituisce a dogma di diritto.

E come se ciò non bastasse, si tenta pure di confondere una materia con l'altra, includendo nella nuova legge disposizioni perfettamente estranee, le quali spostano ed esautorano

l'attuale organizzazione mirabilmente costituita, creando, in quella vece, un complesso di cose piuttosto nocive alla buona causa che si dibatte.

E tutto questo, allo scopo evidente di accentrare nelle mani della Polizia, mascherata sotto la veste di un ispettore di emigrazione, il sommo potere delle cose nel porto d'imbarco, per rendere, in tal modo, più assoluta e dispotica l'azione di un Organo, che l'esperienza ha dimostrato intrinsicamente inadatto.

Ma noi nutriamo fiducia che il governo insisterà nel giudizio espresso sul proposito col suo disegno di legge e che il Parlamento saprà, ocorrendo, evitare un errore di diritto e di fatto, non giustificato da alcuna seria ragione.

Altre anomalie - Responsabilità degli armatori per gli emigranti respinti dai porti esteri - Società straniere.

Che il nuovo disegno di legge istituisca poi a dogma di diritto principii assurdi, egli è innegabile.

Risalta, infatti, subito agli occhi di chiunque l'esempio nella disposizione (1) con la quale si vorrebbe far cadere *sull'armatore la responsabilità* anche *dei danni verso gli emigranti respinti dal paese di destinazione in forza delle leggi locali sulla immigrazione.*

Quale cecità!

Nemmeno l'on. Pantano, che siede alla sinistra più estrema della Camera, ha manifestato, colla proposta d'iniziativa parlamentare, idee più socialistiche di questa; imperocchè, pure ammettendo una responsabilità consimile nell'armatore, egli la subordinò, nulladimeno, al solo caso in cui *fossero state a costui note le circostanze che avrebbero potuto determinare la reiezione* (2).

---

(1) Veggasi art. 19 del disegno della commissione.
(2) Veggasi art. 19 della proposta parlamentare.

È vero, bensì, che, nell'ultima edizione del disegno di legge ripresentato nella seduta del 3 luglio u. s., alla predetta disposizione, è stato aggiunto l'inciso: *quando sia provato che a lui* (al vettore) *erano note* (le leggi) *prima della partenza;* ma non è men vero che questo inciso nulla ha mutato del concetto espresso col disegno presentato nella seduta del 3 febbraio.

All'armatore, in verità, può esser noto la legge di un paese che proibisca l'entrata a persone, le quali non rispondano a determinate condizioni, ma ignoto, d'altro canto, la preesistenza, negl'immigranti, di queste condizioni.

Oramai sappiamo che la repulsione degli emigranti va di giorno in giorno acquistando grandi proporzioni in molti Stati posti al di là dell'Atlantico, segnatamente negli Stati Uniti, dove, l'egoismo brutale del lavoratore, dell'operaio grasso verso il meschino, l'ha convertita quasi quasi in una specie di caccia feroce contro lo straniero, cui tutta l'America deve la propria esistenza e la sua attuale grandezza.

In seguito, pertanto, ai reclami delle associazioni operaie ed ai voti insistenti della stampa e degli uomini politici, il Congresso federale ha, con diversi atti, vietato l'immigrazione negli Stati Uniti, agl'idioti, ai pazzi, agli indigenti, agli affetti da malattie schifose o contagiose, agl'inabili al lavoro proficuo, ai condannati per reati comuni o contro la fede pubblica, a coloro infine che abbiano avuto il passaggio in tutto o in parte pagato da altri, o pattuito in precedenza il salario con contratto anche sottinteso.

Attualmente le leggi colà in vigore sono più o meno rigidamènte e, spesso, capricciosamente applicate, secondo la nazionalità degl'immigranti: il maggiore rigore però è usato verso gl'italiani, accusati, fra l'altro, di esercitare una dannosa concorrenza nei salari agli operai americani.

In ogni modo, se non è dubbio che, in forza di queste leggi, un armatore possa rifiutare il biglietto di passaggio ad un idiota, a un pazzo, a un condannato, a un emigrante apparentemente inabile, o affetto da manifesta ma-

lattia contagiosa, unicamente per non esporsi al rischio di doverne rimpatriare qualcuno a sue spese, noi non vediamo come eguale trattamento possa egli usare verso tutti quanti gli altri colpiti, pure dalle leggi americane, quando, alle corrispondenti domande indicate in un formulario a stampa che loro si rimette in precedenza, per ritornarlo debitamente riempito, (ciò che si pratica di fatti da molti anni in Italia) abbiano risposto negativamente.

Chi potrebbe, in conseguenza, chiamare l'armatore responsabile dei danni verso l'emigrante respinto da un porto degli Stati Uniti, perchè, da quelle autorità, ritenuto indigente, o sospetto di essere arrivato sotto contratto, o col passaggio gratuito, quando lo stesso emigrante abbia, prima di partire, dichiarato di possedere tanto danaro da non infondere in chicchessia il sospetto di volersi dare al vagabondaggio ed alla mendicità, o di non essergli stato assicurato in qualsiasi modo alcun salario, od abbia sborsato il nolo dalla propria saccoccia? E, parimenti, chi potrebbe chiamare l'armatore responsabile dei danni verso l'emigrante respinto, perchè affetto da malattia contagiosa, quando, medici americani, inviati dal loro governo, in missione nei principali porti europei di emigrazione, compreso i nostri di Genova, Napoli e Palermo, lo abbiano, innanzi d'imbarcare, visitato, col medico di bordo e riconosciuto perfettamente sano, come da analoga dichiarazione giurata da questi fatta al console della Confederazione?

Quest' assurda teoria, del resto, nel volere l' armatore responsabile dei danni agli emigranti respinti, non è nuova, nè della commissione parlamentare. Escogitata dalla Polizia, auspice quell' insigne e dotto ispettore di pubblica sicurezza che l'on. Luzzatti addita agli italiani come *il più gradito, il più festeggiato, il più competente ed il più infiammato*, essa era stata già sottoposta allo esame delle commissioni arbitrali di Genova e di Napoli; accettata dall' una, ma respinta dall' altra, in seguito al provvidenziale intervento del prefetto Giannetto Cavasola, che, se non illustre tanto quanto il *sullodato* ispettore,

non ha però avuto bisogno di alcuna trombetta, perchè la modesta sua fama, specialmente in materia di emigrazione, fosse passata anche oltre il confine.

E noi, che, non ha guari, avemmo occasione di leggere non poche sentenze emesse dalla prima delle predette due commissioni arbitrali, sopra reclami di emigranti respinti dal porto di New-York, per pauperismo, o malattie contagiose, ci vediamo qui costretti, nostro malgrado, a dichiarare che, considerazioni e circostanze più puerili, ragioni ed argomenti più strani, concetti e principii ancora più stravaganti, non si potevano far prevalare, per condannare, e, sempre, senza udire i convenuti, trascurando così anche le apparenze, sulla semplice relazione della Polizia!

E dire che alle adunanze erano intervenuti, personalmente, il presidente del tribunale ed il procuratore del re!

Ma, acciecati dal sentimento, prevenuti forse e suggestionati dalle malsane influenze, costoro hanno condannato persino un agente di emigrazione a pagare 200 lire per danni che avrebbe sofferto un maestro elementare, certo Benfenati Giovanni, da Galliera, respinto, il 30 settembre 1899, perchè ritenuto di età troppo avanzata, non ostante che avesse provato di possedere ben 40 dollari e di essere stato chiamato, a Plusmont Mas, da un suo parente colà stabilitosi, come dalle lettere che, all' uopo, aveva esibito!

Orbene, se integerrimi magistrati, gelosi custodi di quella giustizia che dovrebbe essere il più saldo vincolo, il palladio di ogni nostro diritto, hanno fatto prò di teorie che offendono la comune coscienza, qual meraviglia che un economista di grido, l' onor. Luzzatti, tenti di tradurle in fatto, portandole nel campo del diritto positivo?

E dovremmo lagnarcene noi, se, per aventura, la Camera lo seguisse nelle sue assurde idee?

E che assurde sieno queste idee dell'onorevole relatore, una prova ce l' ha data lo stesso governo sin dal 1893, quando, cioè, con la circolare del 15 giugno di quell' anno, n.° 11900,

rivolta ai prefetti del regno, il Ministero dell' Interno, così conchindeva:

« Mi è d' uopo pertanto rivolgere ancora una volta vive « raccomandazioni alle SS. LL. perchè venga assolutamente e « senza eccezioni *negato il passaporto* a siffatte persone (agli « idioti, ai pazzi, ai pregiudicati, agl' indigenti, ecc.), avver- « tendo che questo Ministero sarà nella spiacevole necessità, « ove si contravvenga a tali disposizioni, *di tenere responsabili* « *delle conseguenze i funzionari che rilasciano i passaporti* ». [1]

E difatti, chi, meglio delle autorità preposte al rilascio dei passaporti, è competente ad esaminare, avendo sott' occhi i documenti, se i richiedenti si trovino nelle condizioni prescritte dagli Stati esteri, onde non possa esser loro negata l' entrata nei paesi ai quali intendano portarsi?

Oggi però, purtroppo, i principii e le teorie socialistiche vanno acquistando terreno e s' impongono, specialmente in Italia, dove le lotte politiche, intorno alle strane aspirazioni di pochi esaltati, sono divenute frequenti, se non continue, ed abbastanza acute. Non ci può quindi stupire se, ai savi criteri di una volta, sieno subentrati quelli di una scuola, la quale altra mira, altro ideale non ha che il capitale.

Ecco perchè, nel fatto, oggi si trova più comodo il sistema di chiamare responsabile della repulsione di un emigrante, senz' altro, l' armatore!

Altro esempio di principii assurdi, a' quali ci pare informato il nuovo disegno di legge, si ha nella disposizione che lega le società straniere all'obbligo di farsi riconoscere nel regno, a termini degli articoli 230 e seguenti delc odice di commer-

---

(1) A questa circolare, altre, in data 6 gennaio, 7 giugno 1895 e 8 novembre 1896, ne seguirono, ancora più incalzanti.

Di fronte, pertanto, a tutti gli eccitamenti ed alle minaccie del governo centrale, poteva e può un agente, un armatore, opporsi alla partenza dell'emigrante, munito di regolare passaporto, rilasciato dall' autorità prefettizia in seguito alle indagini da questa fatte?

Eppure la Commissione arbitrale di Genova è stata di opinione diversa!

cio, per essere abilitate al trasporto degli emigranti dai nostri porti (1).

In altri termini, si vuole imporre alle società estere l' obbligo di stabilire nello Stato una sede secondaria, e, per ciò, di depositare, far trascrivere, affiggere e pubblicare, nelle forme e nei termini prescritti, gli atti di costituzione, lo statuto, i bilanci e gli atti di cambiamento e di recesso, sottoponendoli così al pagamento d' ingenti tasse, sia pure parziali, ma sempre ingenti, per la bollatura e registrazione di questi atti e di quelli riguardanti l' aumento del capitale sociale per gli affari italiani. E ciò indipendentemente dalle conseguenze che ne deriverebbero, non ultima, quella, assai grave, dell' imposta di ricchezza mobile, alla quale andrebbero certamente soggette, senza tener conto poi di tutte le altre imposizioni e dei tanti e maggiori aggravi, della stessa natura, cui soggiacciono ordinariamente nel proprio paese.

D'onde si deduce che, se non si è avuto il coraggio di seguire, in modo affatto diretto ed assoluto, il consiglio alquanto avventato dell'on. Corsi, riservando, alla bandiera nazionale, il trasporto dei nostri emigranti, si è cercato però di creare ostacoli insormontabili alla concorrenza straniera, unicamente per assicurare il monopolio del nostro mercato alle grandi società italiane, le quali, rimanendo, colla pubblicazione della nuova legge, sciolte dagli impegni che il pool le tiene oggidì legate alle società estere, si coalizzerebbero naturalmente fra loro, come fecero alcuni anni addietro, per abbattere qualsiasi tentativo di concorrenza anche nei piccoli intraprenditori nazionali, dato che pur ve ne fossero.

Così noi avremo allontanato dai nostri porti, le società straniere fornite di un materiale eccellente sotto tutti i riguardi, per portata, celerità, comodità, igiene e sicurezza; costituita una posizione privilegiata a due o tre società nazionali, provviste di mezzi limitati e, se non del tutto scadenti, poco adatti

(1) Vedi art. 9 del disegno di legge.

alle presenti esigenze; rialzato il corso dei noli anche per il trasporto delle meci; danneggiato infine gl'interessi del nostro traffico internazionale marittimo, mancipio di pochi.

Così noi saremo serviti peggio e pagheremo di più. Ma che importa? Avremo protetto gl'interessi...... nazionali e la patria sarà...... più ricca! Ci guadagna, dopo tutto, un tantino pure la morale!

Ma l'onor. Luzzatti osserva che le disposizioni del disegno di legge concordato dalla commissione non si discostano da quelle sancite dalla legge imperiale tedesca sull'emigrazione, del 17 giugno 1897, invocata dall'onor. Corsi.

Noi però riteniamo ch'egli sia incorso in equivoco.

E valga il vero.

L'art. 1.° § 4, della legge tedesca dice precisamente così:

Agli stranieri ed alle società straniere che non abbiano la loro sede di affari nell'Impero, la licenza sarà accordata soltanto quando:

a) nominino, quale loro mandatario, un suddito tedesco, che li rappresenta legalmente presso le autorità e i privati in tutto quanto concerne il trasporto degli emigranti;

b) si sottomettano alle leggi ed alla giurisdizione dei tribunali dell'Impero, nelle controversie inerenti al reclutamento ed al trasporto degli emigranti.

L'art. 9, invece, del disegno di legge concordato dalla commissione, si esprime così:

Possono ottenere la patente:

a) . . . .

b) le compagnie forestiere, riconosciute nel Regno, a termini degli art. 230 e seguenti del Codice di Commercio;

c) . . . .

d) gli armatori forestieri e i noleggiatori nazionali e stranieri.

Omississ . . . .

Alle compagnie, agli arruolatori e noleggiatori stranieri, la patente può essere conferita soltanto quando essi:

1.° nominino, come loro mandatario un cittadino italiano, domiciliato nel Regno, il quale legalmente li rappresenti negli affari relativi al reclutamento ed al trasporto degli emigranti, nei rapporti con le autorità e coi privati;

2.° si sottomettano alle leggi e ai regolamenti italiani, nelle cause derivanti dal reclutamento e dal trasporto degli emigranti.

Dal confronto delle suddette disposizioni, si deduce che, in

Italia, oltre alla nomina di un mandatario di nazionalità italiana ed alla sottomissione alle leggi del nostro paese, le sole due condizioni richieste, come ognuno avrà rilevato, dalla legge imperiale tedesca, il rilascio della licenza alle società estere è subordinato pure al loro riconoscimento legale, preceduto, beninteso, accompagnato e seguito da tutti gli obblighi amministrativi, giuridici e fiscali che possono avervi attinenza.

Il parallelo quindi fatto dall'onor. Luzzatti non calza: esso, anzi, ci rivela, nel governo e nella commissione, proponimenti di una importanza capitale e tali, che, ben compresi dagli Stati esteri, contro dei quali sono diretti, ci potrebbero condurre a giuste rappresaglie, specialmente da parte di quei governi vincolati a noi con trattati commerciali e di navigazione, contenenti la clausola della *perfetta reciprocità*.

Che potrebbe, in verità, dire egli, l'onorevole relatore, se, approvata e promulgata la legge da lui tanto vagheggiata, Francia e Spagna, supponiamo, paesi a noi limitrofi, coi quali siamo in rapporti continui e cordiali, venissero nella determinazione di subordinare, e ne avrebbero ben d'onde, il traffico, alle nostre società di navigazione, nei loro porti, alla istituzione colà di una sede secondaria di affari, con tutti gli oneri che a questa sarebbero inerenti?

Non bisogna, d'altronde, perdere di vista una circostanza, quella cioè che l'innovazione proposta col disegno di legge sull'emigrazione viene a ripercuotersi indirettamente anche sul traffico delle merci, impossibile riuscendo alle società estere limitare a questo solo traffico il servizio delle loro navi nei porti italiani, dove non troverebbero abbastanza alimento per sostenersi.

Ma, dopo tutto, ci sia lecita la domanda: quali ragioni hanno potuto motivare questa disposizione?

Non le condizioni certamente del materiale impiegato dalle società estere nel trasporto degli emigranti, perchè ormai non è mistero per alcuno come il nostro non possa, purtroppo, stargli a raffronto. Non il servizio, la polizia, o il trattamento di bordo,

perchè giammai, per quanto è a nostra conoscenza, sono state mosse in proposito lagnanze da chicchessia. Non la forte concorrenza, della quale le società nazionali si dolgono, perchè il limite più basso raggiunto dal corso dei noli, nei tempi in cui la pugna ferveva maggiore, è stato: di L. 65, per New-York; di L. 70, per il Brasile; e di L. 90, per il Plata.

Nè questi prezzi sono così derisori, come, a prima vista, potrebbe sembrare a qualcuno. Basta, di fatti, per convincersi del contrario, considerare come, oggidì, la ripartizione dei guadagni, fra le società componenti il noto pool, sia eseguita, stando alla convenzione, in base al ricavo netto, che ciascuna di esse ottiene, detraendo dal nolo percepito per ogni posto la somma di L. 40, a titolo di spese, per tutti i viaggi indistintamente.

E dire che, presentemente, il prezzo del carbone è quasi raddoppiato!

Stando le cose in questi termini, noi, nell' obligo, alle società estere, di stabilire una sede nel Regno, non intravediamo altro scopo che quello di volerle assoggettare per forza al pagamento delle varie imposte, che costituiscono la delizia del contribuente italiano.

« Oggidì, dice l'onor. Luzzatti, compagnie ed armatori che « passano, prendono gli emigranti, e, come *vascelli fantasmi*, « se ne vanno via senza lasciare di loro alcuna traccia e senza « pagare imposta di ricchezza mobile e di registro ».

Poesia, tutta poesia e nulla più!

Ma ci dica, in grazia, l'onor. Luzzatti, ci dica: quale imposta di ricchezza mobile e di registro pagano le nostre società *La Veloce, Ligure Brasiliana* e *Navigazione Generale Italiana*, per gli emigranti che vanno periodicamente ad imbarcare in Barcellona, Tangeri, Lisbona ed in altri porti d' Europa per le Americhe?

Anzi, ci dica egli, l'onorevole relatore, se e quali tasse abbiano mai per avventura pagato queste tre società nello stesso loro paese?

Il pagare le imposte, aggiunge l'egregio economista, è stretta giustizia. E chi oserebbe contraddirlo? Noi? Oibò!

Noi diciamo soltanto che, se la giustizia è eguale per tutti; e la commissione parlamentare ritiene politica conforme a giustizia quella di assoggettare al pagamento delle imposte di ricchezza mobile, di bollo e di registro, le società e gli armatori stranieri che vengono nei nostri porti ad imbarcare emigranti, giustizia vuole che analogo trattamento sia usato anche verso le società e gli armarori stranieri che vengono nei nostri porti ad imbarcare passeggieri e merci. L' imbarco degli emigranti costituisce una operazione di commercio perfettamente identica a quella che si compie imbarcando passeggieri e merci.

Ecco come intendiamo noi la giustizia, se giustizia si può chiamare, ciò che escludiamo assolutamente, quella di scacciare dai nostri porti le società di navigazione, obbligandole ad istituire sedi secondarie nel Regno, in conseguenza di principii affatto assurdi, tendenti a creare privilegi a favore di poche società nazionali.

Riforma degli uffici di Polizia e dei consolati italiani. Uffici così detti di pubblica utilità. Tasse per la costituzione del fondo per l' emigrazione.

Che dire infine degli uffici di pubblica utilità che si vogliono istituire per l' assistenza e la tutela degli emigranti?

Noi crediamo che, quantunque utili, essi non sieno poi assolutamente necessari.

Allo stato delle cose, in fatti, ed in vista pure dell' ordinamento nostro presente, in materia di diritto positivo penale, commerciale e marittimo, ci pare che, altro mezzo più efficace per garantire l' emigrante da qualsiasi attentato, tanto allo interno, quanto all' estero, non si possa avere che in una radicale riforma, sentita anche per altri urgenti bisogni di ordine pubblico, di tutti i servizi di Polizia e dello istituto dei nostri rappresentanti consolari all' estero.

Non vale illuderci: questo bisogna fare.

Allo interno, occorrono assolutamente funzionari idonei e adatti; i quali infondano meno paura e più rispetto; funzionari virtuosi ed onesti, non da altro ispirati che dallo interesse vero del paese e del bene, non già dei tartufi rugiadosi, pei quali, oggidì, la politica,

Gli accorgimenti e le segrete vie.....

costituiscono l' unica forza che serva a spingerli innanzi.

All' estero è d' uopo mutare l' attuale indirizzo consolare, in maniera, che l' azione dei nostri rappresentanti, possa riuscire anche agli emigranti di sussidio reale e potente nella nuova lotta per la vita che questi poveri diseredati vanno ad affrontare in terre lontane, dove comincia per la massima parte di loro, come bene osserva l' onor. Pantano, l' odissea dolorosa.

Oggidì, l' azione dei rappresentanti nostri è limitata ad un servizio esclusivamente politico ed amministrativo, unico ed essenziale criterio che guida lo Stato nella scelta del personale consolare. La difesa degl' interessi sociali, economici e commerciali non è mai entrata nel compito di questi rappresentanti se non quando si è trattato d' interessi privati di qualche nostro concittadino.

La vita presente però; le mutate necessità dei bisogni sociali; la potenza raggiunta dalle attuali fosze economiche, hanno assorbito quasi tutta la nostra attività nazionale. In conseguenza di che, alle mutate condizioni economiche e sociali del paese dev'essere senz'altro informato l'odierno organamento dello Stato.

Agitiamoci adunque: cerchiamo di dare ai nostri consolati un indirizzo tecnico-politico-economico-commerciale più corrispondente alle nuove esigenze della vita sociale; procuriamo di distribuirli con migliore criterio nei porti di sbarco e nei maggiori nuclei di colonizzazione; destiniamo presso gli uffici, posti nelle località più importanti, un vice console od uno addetto, anche estraneo, ma capace, incaricato unicamente di seguire e invigilare il movimento nostro emigratorio e commerciale del paese

e d'informare il governo, mediante relazioni periodiche, di ogni fatto che possa illuminarci o interessarci; curiamo di richiamare spesso sul riguardo pure l'attenzione degli agenti consolari, la cui scelta dovrebbe mai sempre cadere sulle persone più oneste, facoltose ed influenti dei nostri connazionali dimoranti all'estero; impegnamoci insomma di fare tutto quanto è possibile per rendere il servizio consolare coerente al fine che, nelle presenti contingenze, dev'essergli proprio ed allora potremo sperare in questa organizzazione una intima ed efficace tutela dei nostri emigranti all'estero ed un mezzo sicuro per migliorare lo sviluppo del traffico internazionale.

Ma, fino a quando non miglioreremo i servizi della Polizia allo interno e dei nostri consolati all'estero, noi getteremo sempre via il tempo in querimonie affatto inutili, lambiccandoci, per di più, il cervello nello imbastire leggi speciali che non sono all'altezza dei tempi.

Migliorando pertanto questi servizi e istituendo inoltre nei comuni dello Stato, dove il movimento emigratorio fosse maggiore, appositi comitati locali, coll'incarico, assolutamente gratuito, di fornire all'emigrante, se richiestone, tutte le notizie che possono metterlo per la buona via, a noi sembra che null'altro ci resti a fare per moralizzare la nostra emigrazione, senza frenarla e senza venir meno a quel sentimento di libertà che costituisce la principale garenzia dei governi liberali.

Provveduto così alle vere esigenze di una efficace tutela da parte dello Stato, a noi pare che l'istituzione del commissariato generale di emigrazione, degl'ispettori nei porti d'imbarco, degli uffici di protezione, degl'ipettori viaggianti e dei ricoveri per gli emigranti, sia cosa affatto superflua, quanto dispendiosa.

A che prò, in verità, un commissariato generale, quando, nella sede centrale del governo, possono bastare gli attuali uffici esercenti presso i ministeri dell'interno e degli esteri? A che prò gl'ispettori nei luoghi d'imbarco, quando ivi possono largamente sopperire alla bisogna gli uffici di Polizia dei porti?

A che prò gl'ispettori viaggianti all'estero, quando, convenientemente preordinato e distribuito il servizio del nostro corpo consolare, l'azione dello Stato potrebbe trovare in esso un ausilio più diretto e potente?

Quella poi dei ricoveri, è una istituzione che potrebbe tornare utile e benefica agli emigranti gratuiti od arruolati, in condizioni, senza dubbio, miserrime, ma non agli emigranti spontanei, liberi perfettamente di regolare le cose loro secondo la propria volontà e convenienza.

Ma anche per gli emigranti gratuiti od arruolati, chi, domandiamo noi, dovrebbe provvedere a questi ricoveri? Il governo forse, oppure il concessionario autorizzato a compiere operazioni della fattispecie?

La risposta ci pare abbastanza evidente di per sè stessa.

Eliminando adunque tutte le istituzioni anzidette, cessa il bisogno di fondi per sopperire ai fini *ideali ed eccelsi*... di una burocrazia che non ha ragione di essere e viene a mancare, in conseguenza, la necessità dei contributi imposti apparentemente all'armatore, ma virtualmente all'emigrante, sulle spalle del quale andrebbero poi, in sostanza, a cadere tutte le fiscalità.

Sono somme, osserva, sul proposito, l'on. Luzzatti, *molto inferiori a quelle che gli emigranti pagano oggidì agli agenti e subagenti,* facendo, così, quasi quasi credere, che, tolto di mezzo questi mediatori, gli armatori verrebbero a risparmiare conseguentemente anche la provvigione loro, sino ad ora, corrisposta. Il che, secondo lui, importerebbe che i rappresentanti o delegati diretti proposti col nuovo disegno di legge, dovrebbero servire i propri mandanti *gratis et amore dei.*

Quale aberrazione!

No, on. Luzzatti: finchè tra le parti contraenti; finchè tra armatori ed emigranti esisterà l'intermediario, anche sotto la veste di un raccomandatario, rappresentante o delegato diretto, le mediazioni saranno assolutamente inevitabili. Chè sè, in conseguenza del noto pool conchiuso fra le società, potessero es-

sere ridotte, (1) esse, in grazia precisamente delle tasse che si vogliono ora imporre, verrebbero, senz'altro, a passare il limite ragginnto prima della coalizione.

In questo modo, la tanto millantata tulela dell'emigrante, sulle vicende dolorose del quale si sono versate e si versano copiose lacrime di coccodrillo, miste ad inchiostro, si tramuta in una tirannica imposizione pecuniaria, come se non bastassero quelle che gli verrebbero dal monopolio del mercato concesso alle società privilegiate col nuovo disegno di legge.

Ma via! Non siamo così esigenti. Questa legge, che mette in iscompiglio tanti interessi ed alla quale la stessa commissione parlamentare attribuisce un carattere affatto provvisorio, non deve costituire, no, il principio di un affare. Contentiamoci, per ora, di quel tanto che potremo avere dal Banco di Napoli sugli utili ricavati dalle rimesse degli emigranti. Sarà poca cosa, ma sufficiente per far fronte alle tenue spese alle quali potremo andar soggetti in dipendenza di qualunque eventuale emergenza.

CONCLUSIONE.

In una recente pubblicazione, l'onor. Sonnino, uno dei pochissimi statisti degni veramente dell'attenzione degli studiosi, mentre dichiara che il disegno di legge sull'emigrazione è riuscito *troppo complicato e farraginoso*, biasima, egli pure, la creazione degli uffici da noi ritenuti superflui e dannosi; condanna il diritto nel governo di avocare a sè la facoltà di fissare il corso dei noli; e riprova la introduzione di nuove tasse e vessazieni. Indi così soggiunge:

« Ma i termini del vasto problema dell'emigrazione italiana « sono troppo complessi perchè si possa considerare, come un

(1) Adesso le società del pool corrispondono, anche ai loro agenti diretti, una provvigione di L. 20,75 per posto.

« passo sensibile verso la sua soluzione, la riduzione, supposto
« che col progetto proposto si raggiunga, di una decina o di
« una veutina di lire [1] sul prezzo dei trasporti transoceanici,
« o il risparmio di qualche giorno nel viaggio di traversata,
« e nemmeno la sostituzione, agli attuali agenti liberi di emi-
« grazione, di altri agenti pagati direttamente dalle società di
« navigazione.

« Le vere questioni essenziali sono ben altre: esse riguar-
« dano la difesa degli emigranti dopo il loro arrivo, nei porti
« d' oltremare ».

Dica ora, se lo può, l'on. Luzzatti, che anche queste sieno proteste d'interessati! Queste dell'onorevole rappresentante di San Casciano, sono, come le nostre, argomentazioni inoppugnanili, che costituiscono la prova della poca serietà di una legge di tutela, la quale, così come venne formulata, non ha, creda pure a noi, alcuna ragione di essere.

A difendere, di fatti, l'emigrante dalle insidie nello Stato, e dai maltrattamenti durante la navigazione, bastano le leggi penali e marittime, come abbiamo detto e dimostrato più volte. È all'estero ora che bisogna provvedere.

Da quanto siamo andati fin qui esponendo, emerge quindi evideute che, allo stato delle cose, per moralizzare il fenomeno della nostra emigrazione, altro non ci conviene di fare che:

riformare i servizi di Polizia allo interno e dei nostri rappresentanti consolari all'estero;

istituire in ogni capoluogo di mandamento, o nelle località dove il movimento emigratorio fosse maggiore o costante, appositi comitati d' informazione;

lasciare agli attuali uffici centrali del governo la direzione del servizio; agli uffici di Polizia la sorveglianza; e a quelli stabiliti nei porti d'imbarco, anche l'avviamento degli emigranti.

---

[1] Noi abbiamo dimostrato invece come, anzichè ridurre il prezzo di trasporto, il disegno di legge tenda, nel fatto, a rialzarlo.

Questo, in generale però e per quanto concerne più specialmente l'emigrazione spontanea, soggetta alla semplice vigilanza dello Stato, come conseguenza insita di un fatto puramente naturale, svolgentesi entro l'orbita delle leggi ordinarie che ci governano.

Per quanto riguarda l'emigrazione favorita od arruolata, per quella, cioè, che, cedendo ed affidandosi a promesse, o a impegni realizzabili soltanto all'estero, non potrebbe trovare nelle suddette leggi alcuna garanzia, l'intervento diretto ed assoluto dello Stato costituisce un dovere imprescindibile, non tanto per il carattere, tutto affatto speciale, che distingue questo fenomeno, per la forma tutta propria e particolare che assume, per la natura sua essenzialmente intima e specifica, quanto per le cause, più o meno lecite, che possono determinarla e per gli effetti che possono derivarne.

D'onde lo scopo vero di una legge speciale, che, regolando e limitando questo fenomeno particolare, possa impedire fini delittuosi, indegne speculazioni e contingenze calamitose. Ma, ove, per avventura, dovesse prevalere, come purtroppo prevediamo, il concetto errato di estendere gli effetti di questa legge pure all'emigrazione naturale, o spontanea, noi riteniamo che, a renderla allora effettivamente utile al proletario e meno gravosa ed ingiusta al commercio, convenga:

sostituire, all'attuale sistema di mediazione, quello dei rappresentanti o delegati diretti, ma chiamare pure a nuova vita gli agenti marittimi con facoltà di agire soltanto nei casi ed alle condizioni già da noi indicate, allo scopo di evitare monopoli e privilegi dannosi;

lasciare al traffico internazionale ampia libertà di azione, entro però i limiti delle leggi commerciali e marittime:

non eccedere in precauzioni a favore, tanto della nostra bandiera, creando agli armatori esteri ostacoli che possono sembrare altrettanti sistemi proibitivi e di protezione, quanto degli emigranti nostri, sancendo disposizioni irragionevoli ed avventate, che colpiscono, offendono e pregiudicano gli averi del cittadino;

lasciare alla giurisdizione marittima piena ed assoluta indipenza nel servizio dei trasporti e nella polizia della navigazione;

limirare infine la creazione dei così detti istituti di pubblica utilità ai comitati locali d'informazione e ad un ufficio di emigrazione presso il ministero degli affari esteri, o di agricoltura, industria e commercio.

In ogni modo, conchiudeado, diciamo: che se, come traspare da ogni parola, la legge vigente costituisce effettivamente un grave errore economico e politico e troviamo perciò necessario che se ne propugni la riforma, facciamolo pure, ma guardiamoci che le emende non riescano ancora peggiori. Se no, sarebbe meglio, ma meglio assai chiederne senz'altro l'abolisione. Così saremo, se non altro, più coerenti, perchè riteniamo che, a *far cessare lo spettacolo di turbe stanche e avvilite*, come dice l'onor. Luzzatti, occorrono provvedimenti economici e sociali ben diversi da quelli che possono venirci da una semplice legge eccezionale sull'emigrazione.

